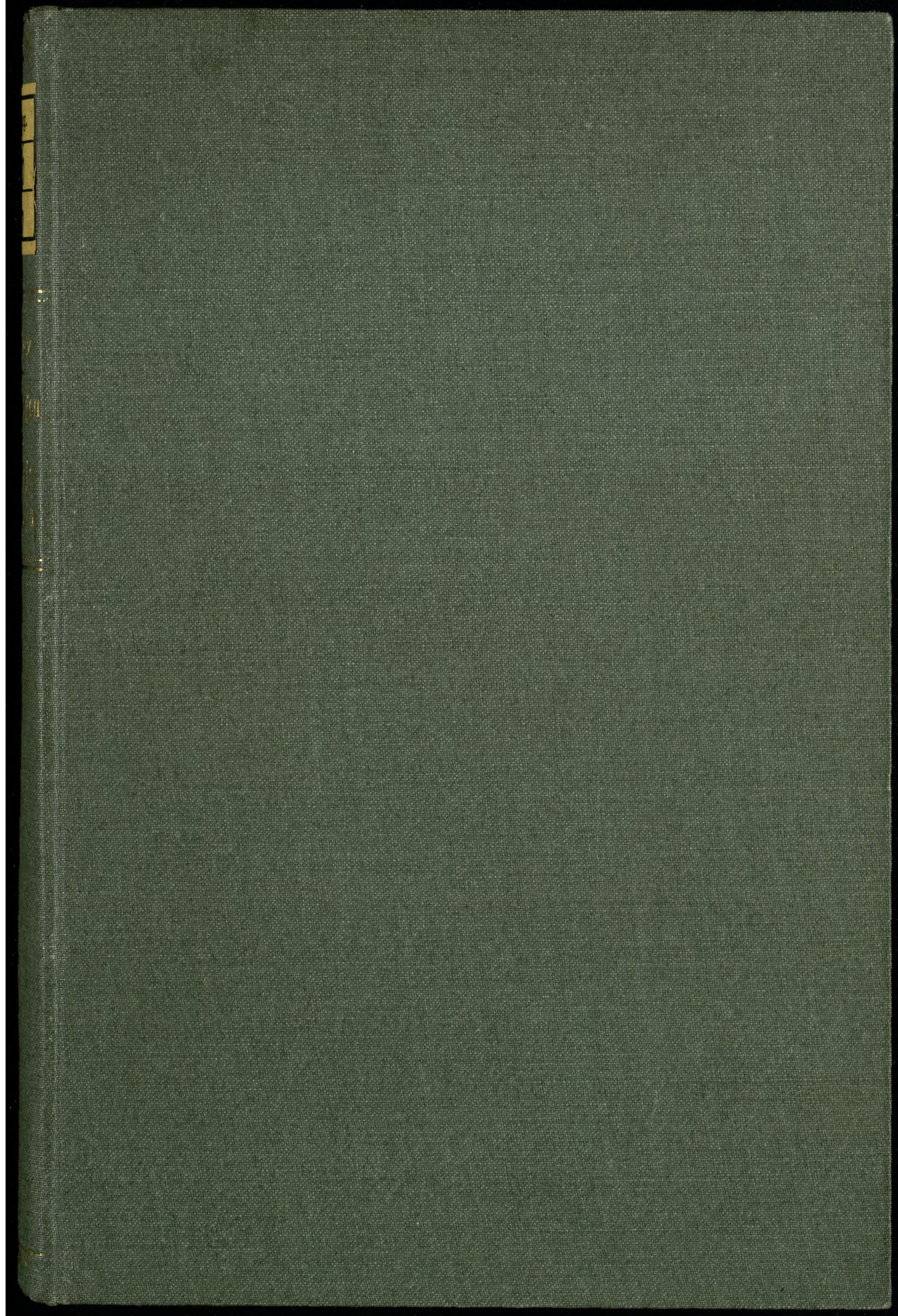




Bayerische Staatsbibliothek



<36644962830016



Ft. sing. 46 m



I. k. H. Prinzessin Aldegonda von Bourbon
Infantin von Portugal Bragança.



I. k. H. Erbgrossherzogin von Luxemburg
Infantin von Portugal Bragança.



S. k. H. Prinz Heinrich von Bourbon, Graf von Bardi
Leiter beider Expeditionen.

Zwei Fahrten in das nördliche Eismeer
nach
Spitzbergen und Novaja Zemlja

unternommen von
Sr. k. u. k. Hoheit
Prinz Heinrich von Bourbon, Graf von Bardi
an Bord der österreichischen Jachten
„FLEUR DE LYS I UND II“
des k. und k. Jacht-Geschwaders
in den Jahren 1891 und 1892

geschildert von
Richard Ritter von Barry
k. und k. Linienschiffsleutnant.

Im Auftrage des k. und k. Reichs-Kriegs-Ministeriums (Marine-Section)
herausgegeben von der
Redaction der Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens.

Mit 7 Porträts, 12 Lichtdrucktafeln, 2 Karten, 21 Plänen und 4 Figuren.

Pola
Druck und Verlag von Carl Gerold's Sohn in Wien.
1894.

W 6 / 63 / 798



Vorwort.

Seit vielen Jahrzehnten sehen wir eine Reihe unerschrockener und hervorragender Männer das Ziel verfolgen, die in Eis erstarrten Räthsel der polaren Regionen zu erforschen und mit größter Aufopferung und Selbstverleugnung Gut und Leben daransetzen, unsere Kenntnisse der Polargebiete zu erweitern und zu vervollkommen.

Das Hauptziel zahlreicher Expeditionen bildet der Versuch, die Pole des Erdballes zu erreichen. Die Schwierigkeiten der Lösung dieser Aufgabe sind jedoch bis zum heutigen Tage unüberwindlich geblieben und wenn auch die gebildete Welt den neuesten Unternehmungen der Polarforscher die höchste Bewunderung zollt und den Kundgebungen ihrer bis ins Detail wohl durchdachten Pläne mit Spannung lauscht, gibt es doch kaum jemanden, der mit vollem Vertrauen an einen Erfolg derselben glauben würde. Beweis genug hiervon ist die Thatsache, dass der kühne Norwege, Dr. Nansen, mit seinem Schiffe *Fram* vor Jahresfrist kaum zum letztenmale gesehen wurde, als bereits verschiedene Projecte auftauchten, wie dem einem sicheren Untergange preisgegeben scheinenden Forscher und seiner Mannschaft Rettung zu bringen wäre.

Auch Jacksons Unternehmen, obzwar erfolgversprechender als jenes Dr. Nansens, wird vielfach in zu sanguinischer Weise beurtheilt und dürfte — von einem ganz außergewöhnlichen Glücksfalle abgesehen — kaum von durchgreifendem Erfolge gekrönt werden.

So ist man heutzutage noch immer darauf angewiesen, lediglich Vorstöße in die Eisregionen zu unternehmen und; hierbei zu trachten, in so hohe Breiten als nur möglich zu gelangen. Doch sind eben diese Regionen noch durchgehends ungenügend erforscht, da Handel und Verkehr dieselben nicht berühren; es stehen daher der Forschung daselbst noch unermessliche Gebiete offen. Walfisch- und Robbenjäger gehen lediglich ihrem mühevollen und gefährlichen Berufe nach, der ihnen keine Zeit zu Explorationen zulässt. So kommt es, dass unsere Kenntnisse der in günstigen Spätsommern erreichbaren nördlichsten Länderstrecken bis zum heutigen Tage noch sehr lückenhaft geblieben sind.

Zu den bedeutenderen der in jüngster Zeit durchgeführten Reisen in arktisches Gebiet sind die beiden durch Se. kön. Hoheit den Durchlauchtigsten Prinzen Heinrich von Bourbon, Grafen von Bardi im Sommer der Jahre 1891 und 1892 auf den Jachten „FLEUR DE LYS I und II“ unternommenen Vorstöße bis zum 80. Breitengrad zu zählen, deren Durchführung und Ergebnisse im nachstehenden beschrieben werden sollen. Zwei derartige Reisen mit verhältnismäßig kleinen Schiffen in unmittelbar aufeinander folgenden Jahren erfolgreich durchzuführen, gehört zu den Seltenheiten und nur dem festen Willen, der hartnäckigen Ausdauer und der bewunderungswürdigen Unternehmungslust des erlauchten Prinzen, eines ebenso begeisterten wie kühnen Jacht- und Seemannes, passionierten Jägers und wissenschaftlichen Forschers ist es zu danken, dass beide Expeditionen als vollkommen gelungen bezeichnet werden können.

Vielleicht trägt dieses Buch dazu bei, in manchem Sportsmanne die gleichen Ideen und Passionen zu wecken und zu fördern, vielleicht folgt einer oder der andere jener Männer der Mittel und der Freiheit dem gegebenen Beispiele und setzt das begonnene Werk fort, zur Befriedigung des eigenen Wissensdranges und der persönlichen Reiselust, sowie zum Nutzen und Frommen der weiteren Erforschung des arktischen Meeres und dessen Inselgebietes.

Der Hauptzweck der vorliegenden Schilderung ist, dem Leser einen Begriff von der Durchführung polarer Recognoscierungsfahrten zu geben, die Freude und Lust zu Nordlandsreisen wachzurufen und Jenen, welche auf diesem Wege in die Fußtapfen des erlauchten Prinzen treten sollten, die von uns während beider Jahre gemachten Erfahrungen, Beobachtungen, Wahrnehmungen und Aufnahmen mitzutheilen.

Wenn hierbei auch verschiedener anderer Vorfällenheiten und Erlebnisse, ferner der Lebensweise an Bord der Jacht zeitweise gedacht wurde, so geschah dies, um ein möglichst vollständiges Bild der Reise zu bringen.

Im Laufe der Erzählung ist des öfteren von schlechtem Wetter und Stürmen die Rede; dieser Umstand möge jedoch nicht dazu beitragen, derartige Nordlandsfahrten als außergewöhnlich schwierige Unternehmen aufzufassen, oder gar ähnliche Jachtreisen zu discreditieren — im Gegentheil; die Unbilden des Wetters und des Eises, sowie die damit verbundenen Fährnisse, die insgesamt von einem guten Schiffe spielend überstanden werden, sollen dazu anspornen, allen Hindernissen und Schwierigkeiten einer arktischen Reise die Stirne zu bieten.

Fürchterlich böse stellen sich zu Beginn einer Eismeerfahrt deren Übelstände dar und doch lernt man nachgerade einsehen, dass nur der Schein ein böser war — die Durchführung erfolgte stets viel leichter, als man ursprünglich annehmen konnte.

Die dem Texte beigegebenen Lichtdrucke (Photolithographien) stammen von an Ort und Stelle gewonnenen photographischen Aufnahmen. In dieser Beziehung war Se. kön. Hohheit Prinz Heinrich — ein Amateur-Photograph par excellence — unermüdlich thätig und brachte von beiden Reisen über 1000 Platten wohlgelungener Aufnahmen heim.

Das am Schlusse beigelegte nautisch-meteorologische Tagebuch sammt Auszügen aus dem Beschäftigungs- und Jagd-Journal gibt

Aufschlüsse über die gelegentlich unserer Fahrten nach Spitzbergen und Novaja Zemlja angetroffenen Wind- und Wetterverhältnisse. Anhaltspunkte über unsere Navigation in diesen Gewässern, ferner Daten über den Stand an jagdbarem Wild, die von uns gemachte Beute, etc.

Im Anhange ist eines neuartigen Instrumentes — des „Seichtwasser-Anzeigers“ — Erwähnung gethan, das uns vorzügliche Dienste leistete und daher künftigen Befahrern der arktischen See warm empfohlen werden kann, indem es zur Sicherheit der Navigation in jenen, noch wenig erforschten Meeren wesentlich beizutragen imstande ist.



Inhalts-Verzeichnis.

Vorwort	Seite I.
Inhalts-Verzeichnis	V.

Einleitung für beide Reisen.

Allgemeines über Spitzbergen und Novaja Zemlja. Karten dieser Inselgruppen. Lage und Entdeckung Spitzbergens. Geschichtlicher Rückblick. Neueste Forschungen in Spitzbergen. Blütezeit des Walfischfanges. Klima und Configuration Spitzbergens. Entdeckung Novaja Zemlja. Erste Reisen dahin. Geschichtliches hierüber. Lage und Klima	1.
Entschluss für die erste Fahrt mit der Jacht FLEUR DE LYS I. Sr. kön. Hoheit Prinz Heinrich von Bourbon Graf von Bardi und höchst- dessen Familienmitglieder Gäste Sr. kön. Hoheit und Theilnehmer beider Expeditionen. Bemannungen beider Jachten. Leitende Motive des Prinzens und Zweck der Reisen. Unsere Aufnahmen und Arbeiten. Skizzierung der Ankerplätze. FLEUR DE LYS I und FLEUR DE LYS II. Instrumente, Inventar, Bewaffnung, Bekleidung, Proviant. Reiseprogramm Sr. kön. Hoheit für beide Jahre.....	9.

I. Theil.

Reise nach Spitzbergen im Jahre 1891.

I. Abschnitt: Die Ausreise. Fahrt zum Eisfjord. Schlechtes Wetter bei der Abfahrt. Havarie am Bugspriet. Bäreninsel bleibt in Nebel gehüllt. Das erste Eis. Lage des Treibeises zwischen Spitzbergen und Bäreninsel. Erster Anblick von Spitzbergen. Einfahrt in den Eisfjord. Eisverhältnisse in demselben. Häfen, Ankerplätze und Tiefenverhältnisse im Eisfjord. Der Green Harbour. Die Norweger und der Russe Staratschin. Die Coal-Bai. Fang des Weißwales. Die Advent-Bai. Renthierjagden. Die Sassen-Bai und die Temple-Bai. Eisabenteurer. Gyps-Hook und die Gänse-Inseln. Eiderenten und Eidergänse. Die Klaas Billen-Bai mit der Skans-Bai. Interessante Funde. Der Goldstrom. Cap Thordaaen. Die schwedische Beobachtungsstation vom Jahre 1882. Coprolith-Ausbeute. Schicksal der Norweger-Ansiedelung. Der North-Fjord. Cap Wjik. Die Vogelwelt im Eisfjord. Bergbesteigungen. Rascher Abstieg. Allgemeines über den Eisfjord. Fahrt nach Nord-Spitzbergen und zur Eiegrenze. Leben und Treiben an Bord. Lage des Polareises. Betrachtungen über dasselbe. Die Norway-Inseln. Schöne Aussicht. Ein gestrandetes Schiff. Cloven Cliff. Errichtung eines Cairns.....	21
---	----

II. Abschnitt: Die Rückreise. Die Smeerenburger Bucht. Ansiedelungen im 17. und 18. Jahrhundert. Rascher Zug des Baieneises. Fahrt durch das South-Gat. Die Magdalenen-Bai. *The seven ice mountains*. Begegnung mit Treibeis. Unrichtigkeiten der Karte. Die Kings- und Cross-Bai. Baieneis. Der Bloomstrands-Harbour. Conservierung des Holzes auf Spitzbergen. Gefährliche Lohungen in der Nähe der Gletscherwand. Seehundsjagden. Ankerplätze in der Kings- und Cross-Bai. Grundeis. Der größte Gletscher West-Spitzbergens. Fahrt zum Belsund. Die Van Keulen-Bai. Der Fleuve de Lys- und der Bourbon-Hafen. Eis in der Recherche-Bai. Norwegisches Verbot bezüglich Spirituosenmitnahme der Spitzbergenfahrer. Der Horn-Sund und der Isbjörn-Hafen. Vergletscherung des letzteren. Rückfahrt. Das Krähenest. Wind- und Wetterverhältnisse während der Eismeerfahrt. Strömungen. Flut und Ebbe. Temperaturverhältnisse. Untiefen, Klippen etc. an den Küsten West-Spitzbergens. Navigation längs des Eises. Lohungen. Segelanweisungen und günstigste Route. Schlussbemerkungen zur ersten Reise

67

II. Theil.

Reise in das nördliche Eismeer im Jahre 1892.

III. Abschnitt: Spitzbergen und Fahrt in der Barents-See. Entschluss zur zweiten Reise. Theilnahme Ihrer kön. Hohheiten der Frauen Prinzessinnen Aldegonda von Bourbon-Bragança und Donna Maria Anna von Portugal-Bragança. Abfahrt von Tromsø. Bäreninsel bleibt wieder unsichtbar. Nebelwetter. Erstes Eis in Sicht. Große Eisberge. Das Süd-Cap von Spitzbergen. Schwierige Einfahrt in den Eisfjord. Besuch der Coal-Bai. Besuch der übrigen Theile des Eisfjordes. Mann über Bord. Spitzbergen als klimatischer Curort. Seehunde. Die besten Plätze für Renthierjagden. Leistungen der hohen Damen während der Streif- und Jagdzüge. Überfluss an Lebensmitteln. Norwegische Ehrlichkeit. Cap Thordsen. Prince Charles Foreland. Optische Täuschungen im Nebel. Schweres Nordost-Wetter. Kolbe-Bai. Leben und Tageseintheilung an Bord. Die Friedhof-Halbinsel in der Magdalenen-Bai. Blutige Kämpfe auf Spitzbergen in den letzten Jahrhunderten. Kritische Situation in der Magdalenen-Bai. Gletscher-Einsturz. Die höchst erreichte Nordbreite. Vogel-sang und Cloven Cliff. Besuch des vorjährigen Cairns. Errichtung eines Kreuzes auf Outer Norway. Aussicht auf die nördlichsten Vorgebirge Spitzbergens. Zusammentreffen mit einem norwegischen Fangfahrzeug. Beschaffenheit eines solchen Schiffes. Besuch der Smeerenburger Bucht und der Kings- und Cross-Bai. Blaufüchse. Belsund Middle Hook-Hafen. Die Van Mijens-Bai oder Cloök-Bai. Entdeckung der Bragança-Bai durch Ihre kön. Hohheit, Frau Prinzessin Aldegonda. Vergletscherung eines Hafens im Belsund. Versteinerungen. Treibholz in großen Meugen. Begegnung mit der englischen Jacht *Thistle*. Wir erhalten in Spitzbergen Post. Der Stor-fjord. Die Eiskante in der Barents-See. Navigation im Packeis. Überfahrt nach Novaja Zemlja. Außergewöhnliche nördliche Lage der Eiskante bei Novaja Zemlja. Ankunft im Gwosdarew-Hafen. Dauer der Fahrt in der Barents-See

89

IV. Abschnitt: Novaja Zemlja und die Rückreise. Erster Eindruck von Novaja Zemlja. Die Nordenskjöld-Bucht. Streifzug am Lande. Gestrandete Walischkelette. Russische Kreuze. Fahrt zum Cap Nassau. Die buckeligen Inseln. Die beiden Sarentz-Inseln. Lebensmittel-Depôts auf diesen. Rascher Eiszug. Das Schicksal unvorsichtiger Fangfahrzeuge. Überwinterung der Besatzung eines plötzlich vom Eis besetzten Schiffes. Ein arktisches Monument. Verlauf der Eislinie nördlich vom Cap Nassau. Ausblick auf die nördlichsten Spitzen Novaja Zemljias. Dichter Nebel. Die Admiraltitäts-Halbinsel. Ende der Fregatte <i>Sesnowitz</i> . Düstere Anblick. Der Matotschkin-Schar. Das bisher bestellte Kohlenschiff. Die Altgläubigen-Bucht. Zusammenkunft mit Samojeden. Die Kara-See zugefroren. Fahrt im Schar. Zusammentreffen mit russischen Eismeerfahrern. Fahrt längs der Küste nach Sibirien. Ankunft in Chabarova. Die Samojeden-Ortschaft. Samojeden-Zelte und Leben. Einschiffung von Holz. Sprachenverwirrung. Die Russen in dieser Ansiedelung. Schlittenfahrten mit Renthiereu. Fahrt in die Kara-See unmöglich. Rückreise	122
--	-----

V. Abschnitt: Geographische und hydrographische Daten über Spitzbergen und Novaja Zemlja.	
<i>Spitzbergen.</i> Eistjord. Coal-Bai. Advent-Bai. Sassen-Bai. Temple-Bai. Gänse-Inseln. Klaas Billen-Bai mit der Skans-Bai. Cap Thordsen und Cap Wijk. Green Harbour. Westküste von Spitzbergen. Kobbø-Bai. Norway-Inseln. Ankerplätze zwischen Vogel-sang und Cloven Cliff. Smørensburger Bucht. Kings- and Cross-Bai. Blomstrands Harbour. Coal Haven. Ebeltofts Harbour. Möller-Bai. Liliehøek-Bai. Belsund. Van Keulen-Bai. Fleur de Lys-Hafen. Bourbon-Hafen. Middle Hook-Hafen. Van Mijens- oder Clock-Bai. Bragança-Bucht. Storffjord.	
<i>Novaja Zemlja.</i> Gwosdarew-Hafen oder Nordenskjöld-Bucht. Die buckeligen Inseln. Cap Petermann. Die Barents-Inseln. Cap Nassau. Westküste Novaja Zemljias. Der Matotschkin-Schar. Die Altgläubigen-Bucht oder Starowerskaja-Guba. Wind- und Wetterverhältnisse. Strömungen. Flut und Ebbe. Untiefen etc. an den Küsten Spitzbergens und Novaja Zemljias. Allgemeine Bemerkungen über diese Inselgruppen. Lothungen. Schluss.	135

Anhang zum II. Theile.

Beschreibung des neuen Anzeigers seichten Wassers, Patent James	163
---	-----

Beilage.

Nautisch-meteorologisches Tagebuch mit Skizzirung der Eisnavigation während der Fahrten beider Jachten <i>Fleur de Lys</i> 1891 und 1892 in Soldat-worten. Auszüge aus den an Bord geführten Jagd- und Beschäftigungs-Journalen.	1—86.
--	-------

Verzeichniss der Karten und Pläne.

		Seite
1.	Green Harbour im Eisfjord.....	29
2.	Coal-Bai.....	32
3.	Advent-Bai.....	35
4.	Sassen- und Temple-Bai.....	40
5.	Skans-Bai.....	47
6.	Inner- und Outer Norway-Inseln.....	62
7.	Foul-Bai.....	64
8.	Blomstrands Harbour.....	73
9.	Fleur de Lys- und Bourbon-Hafen.....	78
10.	Temple-Bai.....	96
11.	Kobbe-Bai.....	102
12.	Vogelsang und Cloven Cliff.....	107
13.	Coal Haven.....	111
14.	Middle Hook-Hafen.....	113
15.	Van Mijens-Bucht.....	114
16.	Bragança-Bucht.....	115
17.	Gwosdarew oder Nordenskjöld-Bucht.....	151
18.	Buckelige Inseln.....	153
19.	Cap Nassau.....	153
20.	Altgläubigen-Bucht.....	155
21.	Matotschkin Sehar.....	156
	Figur 1. 2. 3. 4. Neue Lothmaschine, Patent James.....	165—166
	Coureskizze I. und II.....	170.

Verzeichniss der Lichtdrucke.

I.	Portraits Ihrer königl. Hohelien.....(Titelbild)	Seite
II.	Portraits Hochderen Reisegäste.....	10
III.	Die Jacht Fleur de Lys I.....	12
IV.	Die Jacht Fleur de Lys II.....	16
V.	Infantin Maria Anna-Gletscher, Eisfjord.....	27
VI.	Prinzessin Aldegonda-Gletscher (Bragança Fik), Green Harbour.....	30
VII.	Nordspitze von Cloven Cliff in Breite 79° 55' N.....	66
VIII.	Bardi-Gletscher, Smeerenburg.....	69
IX.	The seven ice mountains, Westküste von Spitzbergen.....	70
X.	Fleur de Lys II von Baieneis umlagert im Eisfjord.....	94
XI.	{ Das die Jacht Fleur de Lys II. in der Magdalenen-Esi be- drängende Baieneis; im Hintergrunde der Bragança-Gletscher }	106
XII.	Outer- und Inner-Norway, Vogelsang und Cloven Cliff.....	108
XIII.	Samojeden-Niederlassung im Matotschkin Sehar, Novaja Zemlja.....	129
XIV.	Samojeden-Niederlassung Chabarova, Sibirien.....	132

Einleitung.

Im großen ganzen geben uns die Beschreibungen verschiedener Nordpolexpeditionen noch immer nicht genügende Kunde von den näheren Verhältnissen der Inselgruppen Spitzbergen und Novaja Zemlja. Die Karten dieser arktischen Länderstrecken sind, mit Ausnahme geringer Partien, sehr mangelhaft, was sich auch während unserer beiden Reisen, besonders im Laufe der Fahrt des Jahres 1891 fühlbar machte.

Nur zwei Aufnahmen in jenen Regionen, die in sorgfältigerer Weise durchgeführt wurden, sind imstande, bessere Anhaltspunkte zu liefern. Dieselben standen glücklicherweise unserer Expedition zur Verfügung. Eine derselben ist die durch Se. Exzellenz, Marinecommandant Admiral Max Freiherrn Daublofsky von Sterneek zu Ehrenstein im Jahre 1872 gelegentlich der arktischen Expedition des Grafen Hans Wilczek durchgeführte Aufnahme des an Spitzbergens Westküste gelegenen Hornsundes mit dem guten Isbjörnhafen; die zweite, durch englische Seeofficiere ausgeführte Vermessung betrifft die Magdalenen-Bai im Norden Spitzbergens; dieselbe ist auf der englischen Admiraltätskarte Nr. 2751, welche die ganze Inselgruppe darstellt, eingetragen, jedoch, wie wir zu constatiren Gelegenheit hatten, in mancher Beziehung fehlerhaft.

Wenn sich im Laufe der Erzählung auf die Karte bezogen wird, ist stets die obige Admiraltätskarte Nr. 2751, die einzige gegenwärtig über Spitzbergen bestehende Karte, gemeint.

Über Novaja Zemlja gab uns keine Karte näheren Aufschluss, da wir uns eine solche nicht verschaffen konnten. In Tromsø wurde uns mitgetheilt, dass eine russische Aufnahme dieser Insel in großem Maßstabe bestehen solle. Doch war die Yacht *FLEUR DE LYS* während ihrer Fahrt längs Novaja Zemlja nur an die Generalkarte des gesammten arktischen Gebietes, ferner an eine in England entlehnte russische Aufnahme einiger Partien des südlichen Novaja Zemlja gewiesen.

Ein Blick auf diese in kleinem Maßstabe verfasste Generalkarte genügt, um über die Fährnisse der Navigation in diesen Gegenden, mit mangelhaften Bebelten, Aufschluss zu geben. Die zur Veranschaulichung

angeschlossenen Reisekarten der beiden FLEUR DE LYS-Fahrten stellen Copien jenes Theiles der arktischen Generalkarte, im Maßstabe der Originalkarte, dar.

Bevor ich die Intentionen, welche Se. kön. Hoheit den Prinzen Heinrich von Bourbon, Grafen von Bardi leiteten, diese selten befahrenen Gewässer aufzusuchen, darlege, sei ein kurzer Rückblick auf die Entdeckungsgeschichte der Inselgruppen Spitzbergen und Novaja Zemlja vorausgesandt

Spitzbergen, von Grönlandfahrern lange Zeit auch Ostgrönland genannt, da es seine Entdecker Jacob van Hemskerk, Jan Cornelisz van Ripp und William Barents, die im Jahre 1596 diese Länderstrecken auffanden, für einen Theil Grönlands hielten und ihm den Namen Nieuwland (neues Land) gaben, stellt eine aus drei größeren und mehreren kleinen Inseln bestehende Gruppe mit einem Flächenraum von etwa 77.000 Quadrat-Kilometer dar. Sie liegt zwischen dem 77. und 81. Grad nördlicher Breite und dem 10. und 30. Grad östlicher Länge von Greenwich. Der berühmte schwedische Geologe und Polarfahrer Nordenskjöld stellte im Jahre 1868 fest, dass Spitzbergen mit Europa durch einen unterseeischen Hochrücken in Verbindung stehe, gewissermaßen also als eine Fortsetzung Skandinaviens anzusehen und geographisch zu Europa zu zählen sei.

Elf Jahre nachdem William Barents Spitzbergen entdeckt hatte, wurde der gleich berühmte Nordlandfahrer Henry Hudson 1607 von der Muscovy-Company ausgesandt, um eine nordöstliche Durchfahrt nach China zu finden. Nach sechswöchentlicher Fahrt durch Treibeis erreichte er 80° 23' nördlicher Breite, wandte sich jedoch wieder der Nordwestküste Spitzbergens zu, da er die Unmöglichkeit, eine Passage in dieser Richtung zu finden, einsehen musste und zur Umkehr genöthigt wurde. 1610 zog Jonas Poole nach dieser Inselgruppe aus, ankerte vor einer Bucht, die er Horn Sund nannte und entdeckte weiter nördlich in 78° 37' N. Breite eine Insel, die er mit dem Namen Fair Foreland belehnte. Es war dies die gegenwärtig Prince Charles Foreland genannte, zwischen dem Eisfjord und der Kings- und Cross-Bai, an der Westküste Spitzbergens gelegene Insel.

Auf der Reise in diesen Gewässern bemerkte Poole unzählige Mengen Walfische, was in ihn den Plan reifen ließ, seine Landsleute zur Aussendung von Fangfahrzeugen zu bewegen. Von dieser Zeit an datiert der rege Walfischfang in den Gewässern Spitzbergens.

Nach Pooles Rückkunft zogen alsbald Engländer und in der Folge während des 17. und 18. Jahrhunderts auch die anderen nordischen See-

fahrer, wie Holländer, Dänen, Hamburger, Franzosen und Biscayer zum Walfischfang aus, wobei es betrefis der Jagd- und Fangplätze häufig zu heftigen Streitigkeiten kam, die erst ein Ende nahmen, als die Häfen und Buchten Spitzbergens unter den einzelnen Parteien vertheilt wurden. Von der Zahl der Schiffe, die diese einsamen Fjorde damals belebten, kann man sich einen Begriff machen, wenn man bedenkt, dass in vierzig Jahren über 2000 solche Fahrzeuge, vor allem von Hamburg, nach Spitzbergen gesandt wurden, die an 10.000 Wale erlegten.

Zwei volle Jahrhunderte hindurch wurden solche Expeditionen ausgerüstet und brachten ihren Rhedern großen Gewinn, doch wurde über dem Zwecke, in kürzester Zeit möglichst viel Beute zu erringen, die Erforschung des Inselgebietes vernachlässigt und überhaupt in wissenschaftlicher Richtung in diesem Zeitraume so gut wie nichts geleistet.

Nur zwei Männer haben sich in jener Zeit durch bedeutendere Entdeckungen einen Namen erworben: 1671 der hamburgische Schiffschirurg Friedrich Martens, der, gleichzeitig Naturforscher, in seiner *„Spitzbergen'schen und grönländischen Reisebeschreibung“* über seine Erfolge berichtet und Captain Scoresby, der 1753 mehrere ebenfalls an wissenschaftlichen Beobachtungen reiche Reisen unternahm.

Erst nachdem infolge der massenhaften unrationellen Ausrottung der Walfische zu Ende des vorigen Jahrhunderts die eigentliche Triebfeder dieser Unternehmungen starke Einbafle erlitten hatte, wandten sich einige kühne, von Wissensdrang beseelte Männer neuerdings der Erforschung Spitzbergens zu.

Im Jahre 1765 entsandte die Kaiserin Katharina von Russland drei Schiffe unter Commando des Admirals Tschitschagoff, deren Aufgabe die Erreichung des Nordpols sein sollte. Die Fahrzeuge sahen sich bereits in 80° 21' N. Breite zur Umkehr gezwungen, wiederholten zwar im folgenden Jahre den Versuch, nach Norden zu dringen, der jedoch abermals in 80° 28' nördlicher Breite aufgegeben wurde, da eine feste Eisbarriere die Expedition zum Rückzuge veranlasste. 1773 besuchte Constantin John Phipps, nachheriger Lord Mulgraven mit den Schiffen *RACEHORSE* und *CHARCAY* außer Low Island auch Spitzbergen, erreichte die im Norden der Hauptgruppe liegenden Sieben Inseln und 80° 37' N. Breite, wurde jedoch vom Eise eingeschlossen und konnte erst nach der langwierigen, mühevollen Arbeit des Eisdurchsägens und nach Bekämpfung vieler Fährnisse England wieder erreichen.

Mit der gleichen Absicht wie Phipps, den Nordpol zu erreichen, segelte David Buchan mit den Schiffen *DOROTHEA* und *TRENT*, letzteres unter Franklins Leitung, im Jahre 1818 nach diesen Inseln ab. Die Schiffe bahnten sich ihren Weg durch Treibeis mühsam bis 80° 34'

N. Br., um, ebenso aussichtslos wie ihre Vorgänger, das weitere Vordringen aufzugeben.

Chavering und Sabine rüsteten 1823 eine Expedition aus, die den Zweck verfolgte, zu Hammerfest, Spitzbergen und Grönland Pendelbeobachtungen und magnetische Untersuchungen anzustellen. Sabine blieb zu diesem Zweck in Norskö, während Chavering bis $80^{\circ} 20'$ N. Breite vordrang. 1827 unternahm Parry seine berühmte Nordlandfahrt auf der *HECLA*, wobei er am 23 Juli $82^{\circ} 45'$ N. Breite erreichte. Die Ergebnisse dieser Reise hat der genannte Forscher in seinem berühmten Werke niedergelegt. Ebenso interessant ist die Schilderung der Verhältnisse Spitzbergens durch den norwegischen Geologen Keilhau, der den 79. Breitegrad erreichte und auf seiner Fahrt Beobachtungen anstellte, denen sich die des schwedischen Professors Lovén, der 1829 diese Inselgruppe besuchte, würdig zur Seite stellen. 1838 unternahm eine wissenschaftliche Expedition, bestehend aus französischen, schwedischen, norwegischen und dänischen Gelehrten und Naturforschern, auf der Corvette *LA RECHERCHE*, Capitän Favre, unter Leitung P. Gaimards eine Reise in die nordischen Gewässer, wobei noch im gleichen Jahre der Bolsund und 1839 die Magdalenen-Bai besucht wurde. 1858 ward Spitzbergen das Ziel des berühmten Polarfahrers Torell, an dessen Expedition der hervorragende schwedische Geologe Nordenskjöld theilnahm, der besonders in geographischer und geognostischer Beziehung bedeutende wissenschaftliche Ausbeute heimbrachte, diese Länderstrecken seinen Mitmenschen eigenthlich erst erschloss und durch seine Leistungen den bisherigen Forschungen auf diesem Gebiete die Krone aufsetzte.

Torell besuchte den Hornsund, Bolsund, Eisfjord, Amsterdam Eiland, Cloven Cliff und die Magdalenen-Bai.

Spitzbergen, dieses Land der Wunder, in dessen Schooße noch viele unerforschte Geheimnisse schlummern, hat seit Mitte unseres Jahrhunderts auf Forscher aller Nationen stets eine besondere Anziehungskraft geübt. So zogen 1856 Lord Dufferin, 1858 und 1859 James Lamont, 1864 Al. Newton und Birbeck dahin, um nach Sammlung wertvoller Beobachtungen in die Heimat zurückzukehren.

Auch Weyprecht und Payer unternahmen 1871 eine Reise nach Spitzbergen, die als Vorstudie der großen Nordpolexpedition, die im folgenden Jahre ihren Ausgang nahm, angesehen werden kann. Auf dem hiefür ausgerüsteten norwegischen Segelschiffe *ISBJÖRN* wurde die Fahrt in die arktischen Gewässer angetreten und die Südostküste Spitzbergens, die Barents-See und der Storfjord besucht, wobei mehrere hervorragende Aufnahmen gemacht wurden.

Im Jahre 1872 besuchten Graf Hans Wilezek und Se. Exc. der Marinecommandant Max Freiherr von Sterneck, damals Contre-Admiral, auf demselben Fahrzeuge diese Gewässer. Vorerst fuhr der Isbjörn behufs Deponierung eines Maximum-Minimum-Thermometers nach Spitzbergen, wo Admiral Frhr von Sterneck die bereits erwähnten Aufnahmen des Hornsundes und des Isbjörn-Bafens bewerkstelligte.

Sodann wurde in die Barents-See gesteuert und Hope Island besucht, worauf der Isbjörn den schiedenden Tegetthoff längs der Nordwestküste Novaja Zemljas bis Cap Nassau begleitete, von wo aus Weyprecht und Payer sich höheren unerforschten Breiten zuwandten und das von ihnen mit dem erhabenen Namen unseres Monarchen behaute Franz Josephs-Land entdeckten.

Wenige der unserer Heimat so weit entrückten hochnordischen Länder sind das Ziel so mannigfacher Expeditionen geworden, und haben eine denkwürdigere und an Vorkommnissen reichere Vergangenheit aufzuweisen als Spitzbergen; ich glaube aber auch mit Recht gerade dieses Land als die in jeder Beziehung hervorragendste Inselgruppe der arktischen Welt hinstellen zu dürfen, da sie, was Naturschönheit und die Möglichkeit, wissenschaftliche Ausbeute zu sammeln, anbelangt, kaum von einem anderen Gebiete der polaren Zone übertroffen wird.

Nirgends sonst ist man, Dank dem bis zu Spitzbergens Nordküsten reichenden warmen Golfstrom in der Lage, dem Erdpol bis auf 10 Breitengrade nahezukommen. Selbst im Winter ist es Schiffen gelungen, daselbst über den 76. Breitengrad nordwärts vorzudringen.

Wie originell und charakteristisch sind die zahlreichen Fjorde und Buchten, die sämtliche Inseln Spitzbergens durchschneiden und von starren kühlen Bergen und Felsen, die sich im Hornsund-Pic bis zu 1390 Meter Höhe erheben, umsäumt sind. Wohin das Auge schweift, nur diese gigantischen, spitzzackigen Formen, denen das Land seinen Namen verdankt.

Das Klima Spitzbergens ist durchaus arktisch und so rauh, dass selbst im Sommer, wo die Wärme bei den langen Tagen, in denen die Sonne nicht untergeht, bedeutend ist, im Schatten weder Schnee noch Eis schmilzt. Die Vegetation beschränkt sich hauptsächlich auf Flechten und Moose.

Die Inseln sind sämtlich unbewohnt, doch beherbergen sie große Mengen See- und Pelzthiere, Renntiere und im Sommer auch Seevögel.

Novaja Zemlja scheint, im Gegensatze zu Spitzbergen, schon in früherer Zeit bekannt gewesen zu sein, da bereits zu Anfang des

16. Jahrhunderts Samojeden sowie russische Schiffer und Jäger des öfteren einer großen Insel im Norden Russlands Erwähnung thun, die sie häufig besucht zu haben scheinen.

Der bekannte Forscher und Seefahrer Bourrough berührte mit der von der Muscovy-Company ausgerüsteten Pinasse SEARCHBIEF im Jahre 1556 eine Insel, welche er St. Jacob nannte und die nach Aussage der Russen an der Südküste Novaja Zemljas lag. St. Jacob kann nichts anderes gewesen sein als die heutige Insel Waigatsch, welche den Übergang zwischen Novaja Zemlja und der sibirischen Küste bildet und geographisch zu Novaja Zemlja gezählt werden muss. Demzufolge wäre Bourrough der erste westeuropäische Seefahrer gewesen, der dieses Inselgebiet erreicht hatte. Engländer versuchten des öfteren eine östliche Durchfahrt nach China zu erzwingen, gaben jedoch diese Bemühungen endlich als fruchtlos auf und überließen es den Niederländern, weitere Versuche anzustellen. Diese entsandten 1594 drei Schiffe, deren eines, DER GESANDTE, dem bereits als tüchtig bekannten Seemann William Barents, dem späteren Entdecker Spitzbergens, anvertraut wurde. Er sichtete auf seiner Reise Novaja Zemlja, entdeckte die Admiralitäts-Halbinsel, Cap Nassau und unter 77° N. Breite das Eiscap.

Nach zwei von Misserfolgen begleiteten Jahren rüsteten Amsterdamer Bürger abermals zwei Fahrzeuge unter Führung Jan Cornelisz van Ripp und Jacob van Hemskerk aus; letzterem schloss sich Barents als Steuermann an. Die Expedition besuchte Novaja Zemlja, erreichte die Kreuz-Insel und den Eishafen, der zur Überwinterung benützt wurde. Auf der Heimreise im Juni des folgenden Jahres starb Barents angesichts des von ihm erforschten Gebietes. Nach dieser denkwürdigen Expedition gaben die Niederländer, die nachgerade auch an der Möglichkeit des Auffindens einer Nordostdurchfahrt zu zweifeln begannen, ihre weiteren Forschungen auf.

Zu Anfang des 17. Jahrhunderts versuchte der englische Seefahrer Hudson einen Vorstoß nach diesen unwirthlichen Gegenden, fand aber innerhalb zweier Jahre Novaja Zemlja ganz vom Eise umschlossen und musste den Plan, eine Passage nach Ost zu finden, fallen lassen. 1612 erreichte der holländische Schiffer Jan Corneliszoon van Hoorn, längs der Küste dieser Insel stenernd, den 77 Breitengrad, ohne jedoch, wie auch seine Nachfolger, belangreiche Resultate zu erzielen.

Der russische Seefahrer Loschkin fasste 1760 den kühnen Entschluss, die Insel zu umschiffen, was ihm unter unsäglichen Mühen im Zeitraume dreier Jahre gelang, ebenso drang Rosmysloiv im Auftrage der russischen Regierung nach Novaja Zemlja vor, wo er den 74. Breitengrad erreichte und einen Theil des Matotschkin Schar befuhr. Seine

geodätischen und hydrographischen Arbeiten sind von ziemlichem Werte. 1676 entsandten Engländer abermals eine Polarexpedition unter John Woods Leitung nach dieser Insel. Das Expeditionsschiff, die Fregatte *SPEEDWELL*, scheiterte jedoch in $75^{\circ} 53'$ N. Breite an der Admiraltäts-Halbinsel, wobei es der Bemannung mit knapper Noth gelang, sich zu retten. Nach dem traurigen Ende dieser Expedition hörten die Fahrten nach Novaja Zemlja für einige Zeit auf. Erst im Jahre 1807 wurde vom Grafen Romanzow zum Zwecke montanistischer Studien ein Schiff ausgerüstet. Unter dem Commando des kaiserlichen Steuermannes Pospelow erreichte dasselbe Novaja Zemlja, auf welcher Insel geologische Untersuchungen und geodätische Aufnahmen der Küstenstrecke zwischen dem Kostin Schar und dem Matotschkin Schar vorgenommen wurden. 1821 sowie 1822 zog der russische Lieutenant Lütke mit der Brigg *NOVAJA ZEMLJA* nach diesem Ländergebiete aus, verfertigte Aufnahmen der Küsten desselben, drang bis Cap Nassau vor, musste aber infolge des undurchdringlichen Eiswalles, der hier lag, die Weiterfahrt aufgeben.

Ein von zwei Kaufleuten unter Führung des Lieutenants Pachtussow ausgesandtes Schiff erreichte 1832 die Kamenka-Bai, wo die Überwinterung stattfand. Im nächsten Jahre durchfuhr Pachtussow in zwei Tagen den Matotschkin Schar, wurde jedoch am weiteren Vordringen nach Nord durch den Mangel genügender Ausrüstungsgegenstände gehindert und sah sich genöthigt, nach der Petschora-Mündung zu stoßern. 1834 unternahmen Pachtussow und Ziwoika abermals Expeditionen zur Erforschung Novaja Zemljias doch wurde diese Insel erst 1837 von dem bekannten Petersburger Akademiker K. E. v. Bär und dem Geognosten Lehman, deren Reise bezüglich der botanischen, zoologischen und mineralogischen Ergebnisse als die bedeutendste hinzustellen ist, gründlich erforscht. Die folgenden russischen Expeditionen weisen keine besonderen Ergebnisse auf; erst 1870 gelang es dem norwegischen Polarfahrer Johannsen bis zum $79^{\circ} 18'$ nördl. Breite vorzudringen, den nördlichen Theil Novaja Zemljias zu umschiffen und neue Gebiete zu erforschen. Außerdem wären noch die Expeditionen Forkildsens, Mackens u. a., die genaue Tiefmessungen und meteorologische Beobachtungen anstellten, sowie die Fahrt des Großfürsten Alexij Alexandrowitsch in Begleitung des Mitgliedes der kais. Akademie und Erforschers Sibiriens, v. Middendorf, endlich die Rosenthal-Henglingsche Expedition zu erwähnen.

Im Jahre 1871 berührten Weyprecht und Payer mit dem *Isbjörn* Novaja Zemlja, um das Terrain im Interesse der geplanten österreichisch-ungarischen Nordpolexpedition zu erforschen. 1872 besuchte diese Expedition mit dem Schiffe *TEGETHOFF* neuerdings diese Insel.

während gleichzeitig der Isbjörn mit Contre-Admiral Freiherrn v. Sterneck, Graf Hans Wilezek und dem Geologen Höfer an Bord, von Spitzbergen kommend, Novaja Zemlja erforschte. Zuerst erreichte das letztere Schiff den Matotschkin Schar, in welchem verschiedene Beobachtungen und Aufnahmen gemacht wurden. Nach beschwerlicher Fahrt entlang der Westküste Novaja Zemlja fand die beabsichtigte Vereinigung mit dem Expeditionsschiffe Teggethoff bei Cap Nassau statt, wonach auf einer der Barents-Inseln nächst Cap Petermann Proviantdepôts errichtet und hydrographische, sowie geologische Untersuchungen vorgenommen wurden. Nach der Trennung vom Teggethoff steuerte der Isbjörn südwärts und erreichte, durch den Kostin Schar fahrend, die Warandai-Insel und die Petschora-Mündung.

Die Ergebnisse der Isbjörn-Expedition lieferten ein sehr wertvolles Material über Novaja Zemlja und muss diese Fahrt als eine der gelungensten der neueren Forschungsreisen nach dieser Insel bezeichnet werden, umsomehr, als auch höchst wertvolle Sammlungen daselbst angelegt worden waren.

Mit den Erfolgen dieser Expedition, der dritten unter österreichisch-ungarischer Flagge durchgeführten arktischen Forschungsfahrt, schließt die Reihe der Versuche, unsere geographischen Kenntnisse über Novaja Zemlja zu bereichern, ab, und erübrigt mir nur mehr, einige Worte dem Klima, den allgemeinen Verhältnissen und der Lage Novaja Zemlias zu widmen.

Novaja Zemlja (Neuland), eine im nördlichen Eismeer gelegene, zum russischen Gouvernement Archangelsk gehörige Doppelinsel, umfasst etwa 90.000 Quadratkilometer. Die Grenzen seiner Nord- und Ostküste sind noch nicht genau festgestellt, da hier die fast ewigen Eisansetzungen genauere Untersuchungen behindern. Die Insel erstreckt sich vom 71. bis zum 77. Grad nördl. Breite und vom 52. bis zum 59 Grad östl. Länge von Greenwich.

Durch das Karische Meer und die Jugorstraße ist Novaja Zemlja vom Festlande getrennt. Die Länge beträgt 1120—1200 km bei 95—130 km Breite. Die Ufer sind stark zerklüftet und buchtenreich, und enden im Südwesten im Britwin Vorgebirge. Der Gebirgsrücken, der, wie es scheint, parallel mit den Ufern läuft, ist eine Fortsetzung des Continentalgebirges Pai-choi und der Insel Waigatsch; die Berge darin erheben sich an den Ufern des Flusses Nachwatowa bis zu 600 m Höhe, südlich vom Cap Matotschkin bis zu 1300 m Höhe. Das Innere der Insel soll nach Erzählungen von Jägern äußerst steinreich sein, ist jedoch nahezu noch unbekannt.

Das Klima ist, wenn auch nicht so rauh wie in Spitzbergen, doch so weit arktisch, dass die Vegetation eine spärliche bleibt und nur aus kleinen Sträuchern (Polarweiden), Flechten und Moosen besteht; dagegen ist auf der Insel die Thierwelt in reichlichem Maße vertreten. Eisbären, Fuchse, Wölfe, Hermeline, eine Art Hirsche und im Sommer eine große Anzahl Raubvögel, wie Eulen, Falken etc. treiben sich daselbst umher. Das Meer ist reich an Walfischen, Seekälbern, Seehasen, Walrossen, Robben und Delphinen. Die Insel ist unbewohnt und nur im Sommer der Tummelplatz zahlreicher Fischer und Jäger aus dem benachbarten Archangelsk.



Es ist eigentlich ganz begreiflich, dass der Reiz, den das Unbekannte auf jedes empfängliche Gemüth ausübt, auch auf Sr. kön. Hoheit den Prinzen Heinrich von Bourbon, Grafen von Bardi, einwirkte und ihn bestimmte, sich zur weiteren Erforschung der noch wenig bekannten Länderstrecken in den Inselgruppen Spitzbergens und Novaja Zemljas an die Spitze eines kühnen, nicht gefahrlosen Unternehmens zu stellen, dessen Hauptziel die Erweiterung unserer Kenntnisse über arktische Geographie bilden sollte.

Dieser geistig hochbegabte, für alle Zweige des Wissens, hauptsächlich jedoch für das maritime Fach begeisterte Prinz legte schon seit seiner frühesten Jugend das größte Interesse für die Bereisung unbekannter Gegenden, für das Studium der Natur in allen Zonen und jenes der verschiedenen Culturstufen aller Völker an den Tag.

In den Jahren 1885/86 ward mir die Ehre zutheil, das Commando der Segeljacht *ALBEGONDA* Sr. kön. Hoheit des Prinzen Heinrich von Bourbon auf einer Reise nach Westindien zu führen. In den Jahren 1887—1889 unternahm höchstderselbe eine Weltumseglung, wobei er alle Continente kennen lernte. Auf diesen Fahrten, sowie während der Expedition mit der Dampfjacht *FLAUR DE LYS II.* nach Spitzbergen im Jahre 1892 wurde der Prinz von seiner erlauchten Gemahlin, Ihrer kön. Hoheit Frau Prinzessin Adelgonde von Bourbon-Bragança, begleitet. Diese zartsinnige Fürstin brachte den edlen Passionen ihres Gemahls großes Interesse und das vollste Verständnis entgegen. Muthig, unerschrocken und mit bewunderungswürdiger Ausdauer ertrug sie nicht nur die Fährnisse und Unannehmlichkeiten der Reise in den Tropen, sondern auch jene der arktischen Zone und gab hiedurch ein glänzendes

Beispiel von Wissensdrang und Forschungslust, womit auch eine Frau den Mühsalen solcher Expeditionen die Stirne bieten kann.

Dem erlauchten Paare in allem stand auf der Reise des Jahres 1892 würdig zur Seite die Schwester der hohen Prinzessin, Ihre kön. Hoheit Frau Infantin Maria Anna von Portugal, nunmehr verheiratete Erbgröfherzogin von Luxemburg, höchstwelche ebenfalls mit großem Eifer die Ergebnisse des Aufenthaltes im hohen Norden verfolgte.

Als Gäste des Prinzen waren ferner anwesend im Jahre 1891 die Grafen Heinrich Luchesi-Palti, Fürst von Campofranco, und Luchino Zileri, im Jahre 1892: Fürst Franz Massimo und Graf Robert Zileri.

Die Ehre der Commandoführung der Jachten *FLECK DE LYS I* und *II* wurde während der beiden arktischen Reisen mir übertragen. Die übrige Bemannung der Jachten bestand in beiden Jahren aus zwei Schiffsofficieren, einem Capitan und einem Lieutenant langer Fahrt der Kaufahrtsmarine, beide Reserve-Bootsmannsmaaten, ferner 1891 aus 12, 1892 aus 14 Matrosen, größtentheils Quarnerolen und Lussinianern (sämmlich Reserve-Unterofficiere der k. und k. Kriegsmarine), endlich im Jahre 1892 noch aus zwei Maschinisten und drei Heizern.

Bei dem hohen Wissensdrange des Prinzen von Bourbon war es wohl nicht wunder zu nehmen, dass die Geheimnisse des Nordens ihre Zaubermacht auf sein für alles Erhabene empfängliche Gemüth ausübten.

Die arktische Natur, das Leben und Treiben in derselben, die Gletscherwelt in diesen vereisten Regionen aus eigener Anschauung kennen zu lernen, die äußerste Grenze befahrbaren Wassers zu erreichen und noch theilweise unbekannte Gestade aufzusuchen, bildeten die Haupttriebfedern für den Entschluss, das erstemal mit einer kleinen Segeljacht, die allerdings für eine Reise im Eismeere besonders ausgerüstet wurde, im zweiten Jahre mit einer Dampfjacht Fahrten in die höchsten Breiten zu unternehmen. Außerdem übte die vielversprechende Jagd in jenen unwirtlichen, noch wenig durchstreiften Gegenden eine große Anziehungskraft auf den für waidmännischen Sport jeglicher Art begeisterten Prinzen aus. Ein guter Theil der Zeit während des Aufenthaltes in Spitzbergen und Novaja Zemlja sollte ferner dem Studium dieser Länder, der Aufnahme verschiedener Theile derselben und meteorologischen Beobachtungen gewidmet werden. Partien und Exeursionen zu Wasser und zu Lande, soweit es Eis- und Terrainverhältnisse gestatteten, sollten unternommen werden, außerdem war das Studium von Fauna und Flora und die Anlage wertvoller Sammlungen auf den verschiedenartigsten Gebieten beabsichtigt.



Graf Luchino Zileri.



Graf Robert Zileri.



Fürst Franz Massimo.



Graf Heinrich Luchesi-Palli
Fürst von Campofranco.



Das vorliegende Buch beschränkt sich hauptsächlich auf die Schilderung der Eismeerfahrt in maritimer und nautischer Richtung, um einen Überblick des Verlaufs beider Reisen zu ermöglichen.

Auf beiden Fahrten im arktischen Meere befand sich an Bord der Jachten als Eismeister, Harpunier und Jäger ein gebürtiger Tromsøer, der zufolge einer Mittheilung des österreichisch-ungarischen Consuls zu Tromsø gegenwärtig als erster Steuermann an der im Sommer 1893 abgegangenen Nansen'schen Polarexpedition theilnimmt.

Durch die Erzählungen dieses Augenzeugen verbreitete sich bei unserer Rückkehr nach Norwegen die Kunde über unsere Aufnahmen und Sammlungen, so dass bereits in Tromsø, später auch in England von verschiedenen Seiten das Ersuchen um Überlassung von Copien der von uns angefertigten Planskizzen an uns ergieng, um auf Grund unserer Vermessungen Richtigstellungen der Karten vornehmen zu können. Se. kön. Hoheit hatte jedoch bereits beim Antritte der Reisen beschlossen, die Ergebnisse derselben dem k. und k. Reichs-Kriegs-Ministerium (Marine-Section) zur Verfügung zu stellen, wobei es in der Folge auch blieb.

Alljährlich ziehen Schiffe von Norwegen auf die Jagd nach Spitzbergen aus. Wenngleich die Führer dieser Fahrzeuge stets beauftragt werden, Wissenswerthes über dieses Land zu sammeln und hierüber später zu berichten, trachten sie doch nur in kürzester Zeit möglichst viel Jagdbeute zu machen und erstatten nach ihrer Rückkunft den norwegischen Hafenämtern über ihre anderweitigen Wahrnehmungen lediglich mündlich kurzen Bericht. Der ebenso liebenswürdige als zuvorkommende österreichisch-ungarische Consul in Tromsø, Herr Agaard, der uns in jeder Beziehung thatkräftigst an die Hand gieng, meinte, dass es auf viele norwegische Spitzbergensfahrer gewiss anspornend wirken werde, wenn speciell über die besuchtesten und für die Jagd ergiebigsten Orte durch ein österreichisches Schiff nähere Aufschlüsse geliefert werden sollten.

Selbst der Eismeister, dem die Küsten Spitzbergens durch zwei frühere Reisen dahin besser bekannt waren, vermochte uns in vielen Fällen nur geringe Auskunft zu geben: stets musste beim Anlaufen der Küste und beim Einlaufen in Fjorde mit größter Vorsicht zuwerke gegangen werden.

Häufig mussten die Boote, vorausfahrend, den vom Schiffe einzuschlagenden Weg lothend untersuchen, das Fahrwasser markieren, und es auf diese Weise ermöglichen, die Jacht dicht unter Land zu verfahren. Hierbei möge eines Umstandes Erwähnung gathan werden, der an den Küsten Spitzbergens vorherrscht und leicht zu Irrthümern Veranlassung geben kann. Es ist dies die Farbe der See entlang des

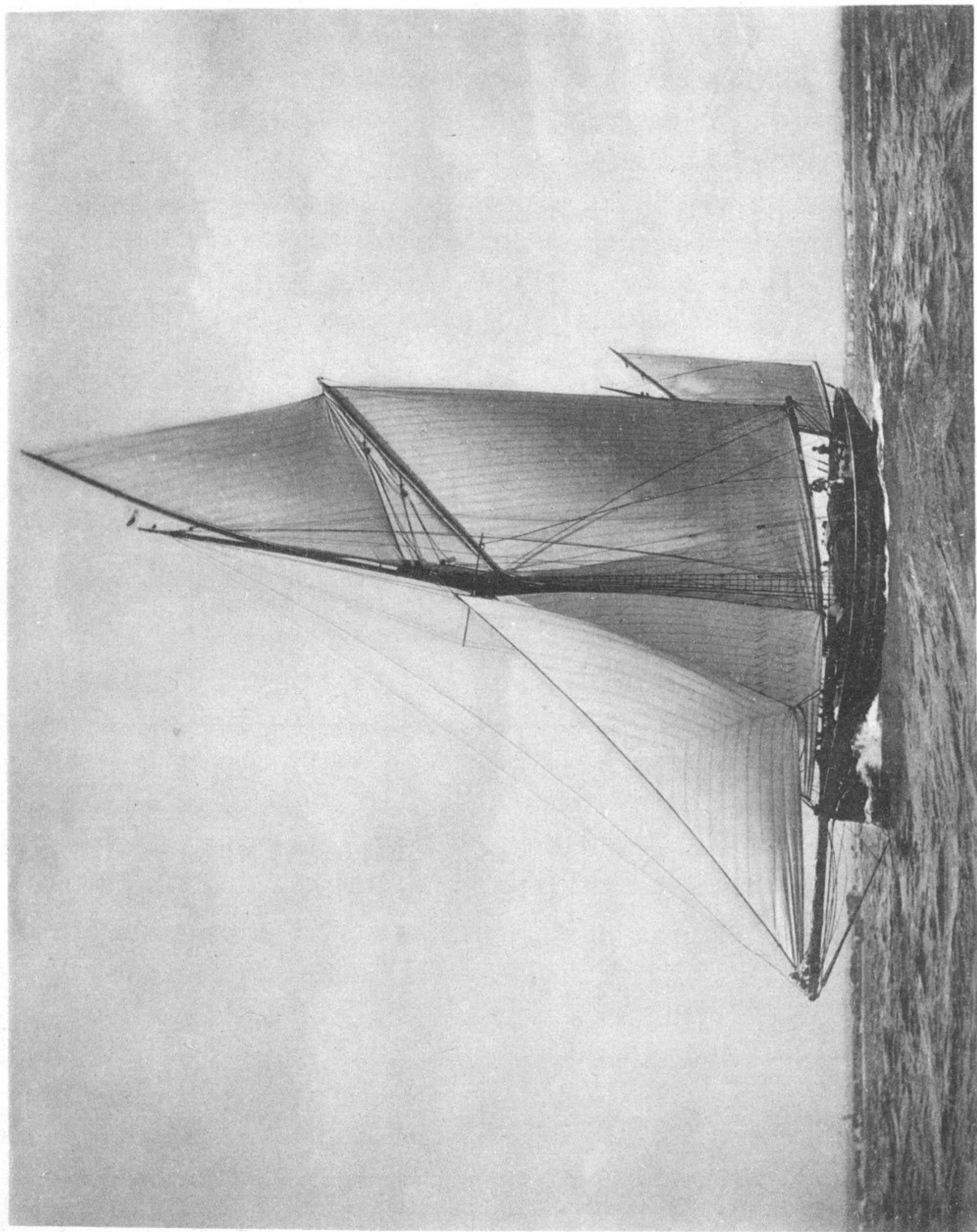
Strandes, welche Trugschlüsse über die Wassertiefe an der betreffenden Stelle heraufbeschwört und zuweilen unnöthigerweise zu überflüssigen Vorsichtsmaßregeln Veranlassung gibt. Die vielen im Hochsommer in theilweiser Auflösung begriffenen Gletscher, welche große Mengen Erde, Sand, Staub, Steingeröll etc. mit sich führen, geben dem Wasser längs der Ufer die verschiedenartigsten Färbungen, so dass man bei der Annäherung die vollste Überzeugung gewinnt, küppiges, unheilenreiches Wasser vor sich zu haben. Demgegenüber stellte sich später heraus, dass die Ufer im allgemeinen meist rein und von verborgenen Gefahren frei seien.

Vor Antritt der Reise wurden alle Hilfsmittel, Karten, Bücher, Pläne etc. über die zu befahrenden Gebiete an Bord genommen. Sr. kön. Hoheit sparte keine Mühe, alles anzuschaffen, was zu einer vollkommenen Ausrüstung des für eine nordische Fahrt bestimmten Schiffes gehörte. Trotzdem konnten über die meisten Plätze nur geringe Anhaltspunkte gewonnen werden, da die Spitzbergenfahrer als Walfischfänger, Robbenschläger, Renthierjäger etc. ihre gesammelten Erfahrungen bisher nicht veröffentlichten.

In Anbetracht der natürlichen Armut des gänzlich unbewohnten Landes und der spärlichen Schifffahrt in dessen Gewässern kann ein praktischer Wert den Aufnahmen über Ankerplätze in Spitzbergen und Novaja Zemlja nur bedingt zugeschrieben werden, doch ist immerhin anzunehmen, dass Schiffen, die in Zukunft aus was immer für Ursachen diese Länder besuchen sollten, das Anlaufen und Verweilen an den Plätzen, die die Jacht FLEUR DE LYS besuchte, mit Zuhilfenahme der dieser Reisebeschreibung beigezeichneten Skizzen bedeutend erleichtert werden dürfte.

Die meisten der während beider Reisen besuchten Häfen und Buchten wurden so genau, als es die Zeit unseres Aufenthaltes ermöglichte, von Sr. kön. Hoheit und den anderen Reisetheilnehmern mit Compass und Lothleine aufgenommen und verzeichnet; zwei Häfen wurden mit Messisch aufgenommen. Die Pläne derselben können daher auf Genauigkeit Anspruch erheben. Bei den Arbeiten wurden besonders zahlreiche Lothungen und Untersuchungen des Seegrundes vorgenommen, und wurde im übrigen getrachtet, auch über die Strömungsverhältnisse Aufschluss zu erlangen.

Einige Buchten, welche aufzunehmen im Jahre 1891 die Zeit nicht mehr gestattete, wurden im folgenden Jahre vermessen, so dass im Verlaufe beider Reisen ziemlich alle Naturhäfen der Westküste Spitzbergens untersucht, ausgelothet und skizziert worden sind. Dasselbe gilt auch bezüglich der auf der zweiten Reise von Sr. kön. Hoheit entworfenen Skizzen mehrerer Buchten Novaja Zemlias. Bei den Vermessungen,



Die Jacht FLEUR DE LYS I.



besonders bei fliegenden Aufnahmen, erwies sich der im Anhange beschriebene neue Lothapparat — Tiefenwächter — als vorzüglicher Behelf.

Im Jahre 1891 wurde mit Jacht FLEUR DE LYS I in den für Eismeerfahrten einzig günstigen Sommermonaten Juli und August die gesammte zugängliche Partie Spitzbergens abgefahren, allerdings unter bedeutenden Mühsalen und Beschwerlichkeiten, da sich die Navigation mit einem, wenn auch vorzüglichen Segelschiffe, in Anbetracht des vielen, die Fahrt hindernden Eises und der widrigen Wind- und Wetterverhältnisse nördlich des 70. Breitgrades äußerst anstrengend und aufreibend gestaltete. Die Reise des Jahres 1892 gelang dagegen vollkommen, denn nicht nur erleichterte uns das mit einer kräftigen Maschine ausgestattete Schiff das energische Vordringen im Eise, sondern wir trafen in diesem Jahre auch besonders günstige Wetter- und Eisverhältnisse an.

Die auf der Reise des Jahres 1891 verwendete Jacht, die wir der Kürze halber im Texte stets mit FLEUR DE LYS I bezeichnen wollen, eine *Yawl*-Jacht von 120 Tonnen, *Yachts measurement*, bekannt als vorzüglicher Segler, von stärkster Bauart, war im Winter 1890 von Sr. kön. Hoheit eigens für die beabsichtigte Reise angekauft worden. Das Fahrzeug wurde mit allem ausgestattet, was für eine Fahrt ins arktische Meer vonnöthen; in dieser Beziehung wurden die Erfahrungen, die bisher Schiffe bei ähnlichen Reisen gewonnen hatten, bestens verwertet. Viele nützliche Winke und Rathschläge schöpften wir hierbei aus dem Werke des Linienschiffscapitans von Wohlgemuth über die Expedition nach Jan Mayen 1882—1883.

FLEUR DE LYS I wurde im Jahre 1886 von *Summers & Payne*, einer bestrenommierten Segeljachtwerft in Northam bei Southampton gebaut. Ursprünglich zum *Renn-Yawl* bestimmt, verwandelte sie ihr erster Besitzer durch Änderung der Größe einiger Segel in einen *Cruiser*, da sie vorzügliche See- und Segelseigenschaften aufwies und bei relativ geringer Größe ein ausgezeichnetes *Cruiser* für längere Fahrten zu werden versprach.

Diese Voraussetzung traf glänzend zu, und kann auf Grund unserer im Eismeere gewonnenen Erfahrungen behauptet werden, dass, sofern man eine Segeljacht für eine nordische Fahrt in Verwendung treten lassen will, ein Schiff von der Größe, den Formen und den Eigenschaften, endlich auch nicht zum geringsten, der Einrichtung des *Yawls* FLEUR DE LYS I hiefür in jeder Beziehung vollkommen entspricht. Die Jacht besaß vier Spiele Segel, Reservegaffeln, Spieren und Rundhölzer zum Theil in fast zu reichlichem Ausmaße, dann Ausrüstungs- und Reservegegen-

stände jeglicher Art in großer Menge. Die Formen der Jacht, die dem Auge einen wohlgefälligen Anblick darboten, können aus Tafel III, welche FLEUR DE LYS I unter Segel darstellt, entnommen werden.

Die innere Einrichtung war heiläufig folgende: Im vordersten Theile befand sich ein für zwölf Personen berechneter Mannschaftsraum, hieran stießen die Kaubüsen und zu beiden Seiten je eine Cabine für die zwei ältesten Unterofficiere. Gegen achter folgte ein höchst eleganter und praktisch eingerichteter Speisesalon, an den vier größere Cabinen angeschlossen, so dass außer dem Prinzen auch zwei Passagiere bequeme Unterkunft fanden.

Die Dampfjacht FLEUR DE LYS II, welche Prinz Heinrich von Bourbon nach der Rückkehr von der ersten Reise im Hinblick auf eine zweite solche Reise ankauft, entsprach viel besser den Zwecken der Expedition als die Segeljacht.

FLEUR DE LYS II wurde in Leith-Edinburgh in der Schiffs- und Maschinenfabrik *Ramage & Fergusson* im Jahre 1887 ganz aus Stahl erbaut und mit allem Comfort eingerichtet. Als Schraubendampfer von 56 m Länge und 8 m Breite besaß sie bei einem Tiefgange von 4 m ein Jachtdeplacement von über 328 Tonnen. Ihre moderne, dreifach wirkende Expansionsmaschine war mit Oberflächen-Condensation ausgestattet und entwickelte 100 effective Pferdekkräfte.

Bei der Probefahrt lief FLEUR DE LYS II spielend 13·5 Knoten, doch betrug die Durchschnittsgeschwindigkeit bei Dauerfahrten nur 11 bis 11·5 Meilen stündlich, welche Geschwindigkeit die Jacht auch bei bewegter See leicht einhalten konnte. Es ist bei der relativ geringen Größe des Schiffes erwähnenswert, dass FLEUR DE LYS II über Dampfsteuer, Dampfgangspill, Dampfheizung, mehrere Dampfwinden etc. verfügte.

Der Hauptvorthail lag besonders im Hinblick auf die bevorstehende Reise nach dem Eismeere in dem Umstande, dass sie bezüglich Kohlenvorrath eine Actionsphäre von mehr als 3000 Seemeilen besaß. Bei einem Fassungsraum von 70 Tonnen Kohle verbrannte der Kessel bei ökonomischem Betriebe nur 5 Tonnen Kohle täglich, wobei stets auf eine Generaldistanz von 250—280 Seemeilen gerechnet werden durfte. Dank dem letzterwähnten Umstande konnte das von Sr. kön. Hoheit aufgestellte, ursprünglich fast undurchführbar scheinende, ausgedehnte Reiseprogramm für das Jahr 1892 mit nur einmaliger Kohlenergänzung in Novaja Zemlja thatsächlich durchgeführt werden.

Um des steten Gebrauches der Maschine sicher zu sein, ließ Se. kön. Hoheit durch den österreichisch-ungarischen Consul in Tromsø

im voraus ein kleines Segelschiff mieten, das 40 Tonnen Kohle nach Novaja Zemlja zu bringen hatte und mit FLEUR DE LYS II Mitte August 1892 im Matotschkin Schar zusammentreffen sollte.

Die Beschaffung von Brennmaterial bildet bei solchen Reisen eine höchst vitale Frage. Vor Antritt der Fahrt hatte ich Erkundigungen über diesen Gegenstand in Norwegen eingezo-gen und erhielt die Versicherung, dass in den Häfen Drontheim, Tromsø und Hammerfest jederzeit gute Kohle zu mäßigen Preisen zu erhalten sei. Dies war jedoch nicht der Fall; wohl konnten wir die gewünschte Menge Kohle erhalten, doch war diese von minderer Qualität, so dass wir unter diesem Umstande viel zu leiden hatten. Die in Tromsø eingeschifftc minderwertige *New-Castle*-Kohle war so kraftlos, dass statt 5 Tonnen täglich deren 7—8 verbrannt werden mussten, um die normale Rotationszahl zu erreichen. Hätten wir dies früher erfahren, so wäre es sicher möglich gewesen, bei Zeiten für die Beschaffung guter *Cardiff*-Kohle Sorge zu tragen, wodurch wir später in der Lage gewesen wären, größere Abweichungen von unserer Route zu unternehmen.

Die nach dem Matotschkin Schar verfrachtete Kohle erwies sich denn auch als höchst nothwendig und würde es uns, falls diese ausgeblieben wäre, im weiteren Verlaufe der Reise recht knapp gegangen sein.

Die innere Eintheilung der Dampfjacht war ebenfalls zweckentsprechender als jene der Segeljacht. Nicht nur bot FLEUR DE LYS II durch ihre Größe im Verhältnisse zum *Yawl* FLEUR DE LYS I bequemere und geräumigere Unterkunft, sondern es ließ sich auch das bedeutende Ausrüstungsmaterial leichter unterbringen als auf der Segeljacht.

FLEUR DE LYS II war der Länge nach durch vier Querschotte in fünf wasserdichte Abtheilungen getheilt; die vorderste Abtheilung bot der Mannschaft geräumige Unterkunft. In der zweiten Abtheilung lagen der ebenso bequeme als luxuriös ausgestattete Speisesalon, ferners vier große und zwei kleine Cabinen, Anrichtkammern, Schlafstätten für zwei Stewards etc. Kessel- und Maschinencorplex waren in der folgenden, die Schiffsmitte einnehmenden Abtheilung eingebaut.

In den nächsten beiden wasserdichten Räumen lagen zwei größere Cabinen für die Passagiere, vier kleine Cabinen für die Unterofficiere und den Maschinisten. Die rückwärtige Abtheilung diente der Unterbringung von Proviant und Material, und enthielt das Segel- und Tauwerkdepôt, die Fleischkammer, Steuerei etc. Außerdem befand sich am Oberdeck ein Aufbau, in dem ein kleiner Salon, eine Navigationscabine, die Küche, die Vorrathskammer und das Dampfsteuergehäuse lagen. FLEUR DE LYS II führte eine Gaffelschooner-Takelage mit zwei Klüvern, welcher Besegelung im Nothfalle vollkommenes Vertrauen geschenkt werden konnte. Doch war die Jacht in erster Linie für Dampffahrten gebaut

und konnten die Segel stets nur nebenbei in Betracht kommen. Für Fahrten vor dem Winde war durch eine große fliegende Fock vorgesorgt, die dem Schiff bei hoher See auch das Lensen erleichterte.

Beide Jachten segelten unter der k. und k. Kriegsflagge, da Se. kön. Hoheit Prinz Heinrich von Bourbon, seit jeher ein Förderer des Seewesens, als einer der Ersten dem k. und k. Jachtgeschwader beigetreten war und als Stifter dieses unter dem Proteclorate unseres erhabenen Herrschers stehenden Clubs das Recht besaß, das glorreiche rothweißrothe Banner am Heck seiner Schiffe führen zu dürfen. Außerdem zierten das Abzeichen des k. und k. Jachtclubs — der Jachtwimpel — und Wimpel verschiedener anderer Jachtclubs, hierunter auch das Abzeichen der englischen *Royal-Yacht-Squadron*, gelegentlich den Großtopp beider Fahrzeuge.

Tafel IV stellt die Dampfjacht *Fleur de Lys II* in Fahrt dar; das Bild ist nach einer in England aufgenommenen Photographie angefertigt.

Das Ausrüstungsinventar beider Jachten war sehr reichhaltig zusammengestellt, da die Möglichkeit einer eventuellen Überwinterung auf Spitzbergen oder Novaja Zemlja vor Augen gehalten werden musste.

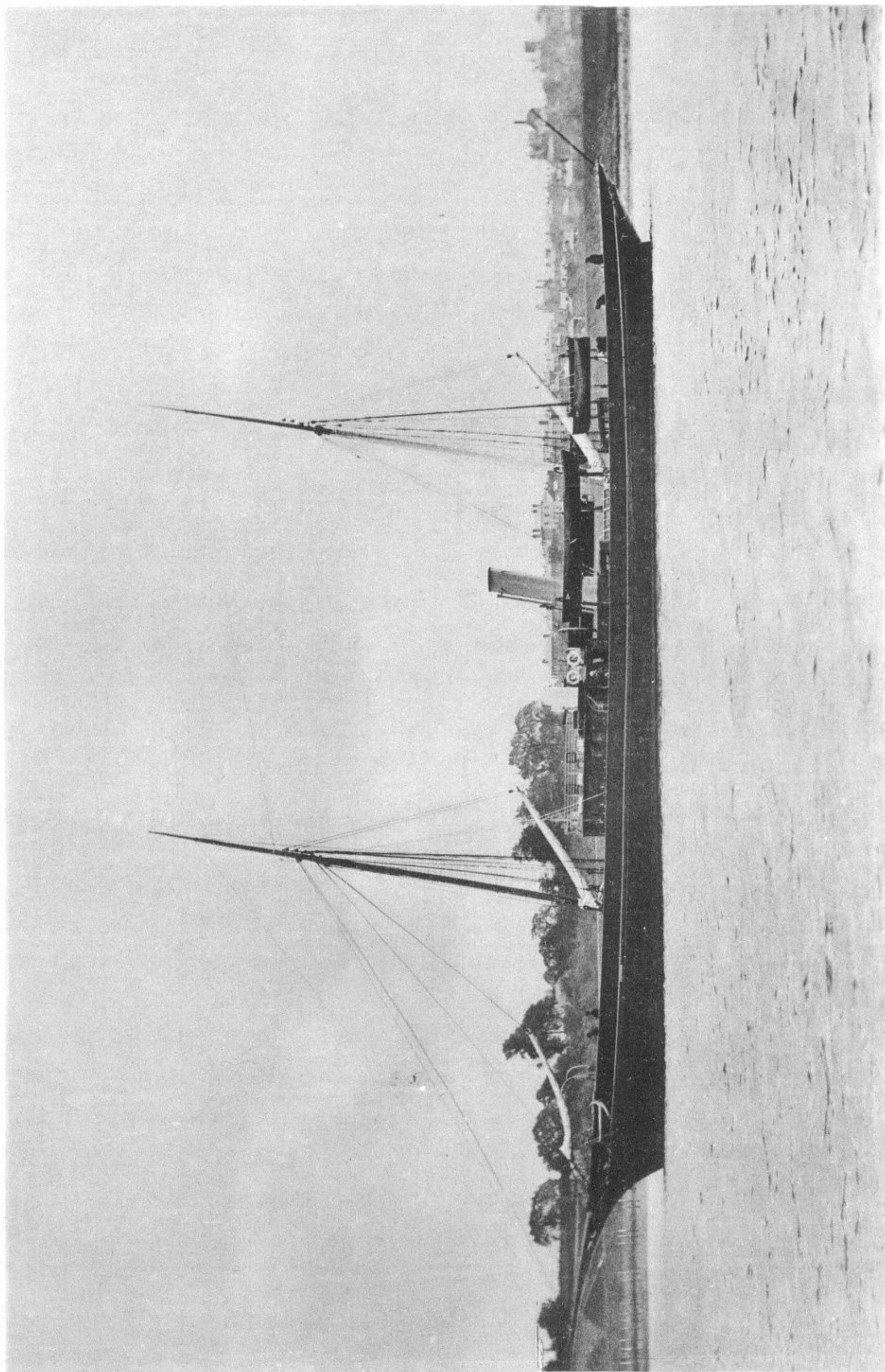
Zum Instrumenteninventar gehörten sowohl im Jahre 1891 als 1892 drei vorzügliche Büchsenchronometer, drei Winkel-Messinstrumente, zwei künstliche Horizonte, mehrere Deck- und Taschenchronometer, zwei Boussolen, drei Tiefseelothapparate, zwei Psychrometer und Hygrometer, mehrere Logg- und Lothapparate, fünf Barometer für Höhenmessungen, Taschenboussolen etc., ferner waren für geodätische Arbeiten zwei Mess-tische sammt completem Zubehör und im Jahre 1892 noch ein automatisch wirkendes Loth an Bord vorhanden.

Für die Bewaffnung und Bekleidung der Mannschaft war reichlich Sorge getragen; jeder Raum im Schiffe wurde derart ausgenützt, dass sich Lebensmittel für ein volles Jahr unterbringen ließen, man somit selbst für den Fall einer unfreiwilligen Überwinterung bestens gewappnet war.

Eine solche Eventualität musste in Betracht gezogen werden, da schon wiederholt Schiffe bei Fahrten nach Spitzbergen und Novaja Zemlja plötzlich derart vom Eise besetzt wurden, dass die Rückkehr nach Norwegen nicht mehr gelang und die Bemannungen gezwungen wurden, ihre vom Eise festgehaltenen Schiffe zu verlassen und die Wintermonate am Lande zu verbringen.

Das Reiseprogramm für das Jahr 1891 war wie folgt bestimmt:

Vom Nordcap sollte direct zur Bäreninsel und weiter zur Westküste Spitzbergens gefahren werden. Dasselbst war der Besuch sämtlicher Fjorde der Westküste, die Umschiffung der nordwestlichen Aus-



Die Jacht FLEUR DE LYS II.

läufe dieser Inselgruppe, ferner die Erreichung der Norway-Inseln und des Eilandes Moffen geplant. Die Rückreise sollte dicht unter Spitzbergens Westküste zurückgelegt und spätestens Ende August wieder in Tromsø eingetroffen werden.

Nachdem mir vom k. und k. Reichs-Kriegs-Ministerium (Marine-Section) für die Dauer beider Expeditionen ein entsprechender Urlaub bewilligt worden war, und ich das mir übertragene, ehrenvolle Commando der Jacht FLECK DE LYS übernommen hatte, segelten wir am 15. Mai 1891 von Brightlingsea an der Themsemündung nach Leith-Edinburg und hierauf unter Berührung von Christiansund und Drontheim nach Tromsø weiter, woselbst wir am 18. Juni eintrafen. Hier wurden die letzten Ausrüstungsarbeiten beendet und der Eismeister an Bord genommen.

Am Abend des 24. Juni wurde Tromsø verlassen; schlechten Wetters wegen, das wir nördlich vom Fuglösund trafen, liefen wir Hammerfest an, und setzten am 26. Juni die Reise nach Spitzbergen fort, woselbst wir den ganzen Juli und den halben August nördlich des 75. Breitegrades verbrachten.

Im Verlaufe dieses Zeitraumes besuchte die Jacht mit Ausnahme Moffen-Eilands alle Punkte des Reiseprogrammes. Die Rückkehr nach Tromsø wurde Ende August angetreten, wonach wir längs der Küste Norwegens mit Berührung von England in das Mittelmeer segelten.

Das Glück, das es uns auf der Expedition des Jahres 1891, infolge der günstigen Eis- und Witterungsverhältnisse ermöglicht hatte, mit einem kleinen Segelschiffe über den 80. Breitegrad vorzudringen, entfachte in dem erlauchten Prinzen eine derartige Begeisterung, dass er bereits auf der ersten Fahrt den Entschluss fasste, im folgenden Jahre einen zweiten Vorstoß nach Norden, diesmal jedoch mit einem Dampfer zu unternehmen, um in der kurzen, zur Verfügung stehenden Zeit ein größeres Gebiet zu befahren, sowie mit mehr Sicherheit in diesen eisbesetzten Gewässern vorzudringen zu können, was um so nöthiger war, als des Prinzen Gemahlin und hochherren Schwester, trotz aller Abmahnungen und Schilderungen der Gefahren und Strapazen bei dem Wunsche beharrten, die reizvollen Wunderbilder des Nordens aus eigener Anschauung kennen zu lernen.

Se. kön. Hoheit beabsichtigte während der zweiten Reise außer Spitzbergen auch die Eiskante zwischen dieser Insel und Novaja Zemlja abzufahren und letztere Insel zu besuchen.

Das Reiseprogramm 1892 war folgendes: Anfangs Mai Abfahrt von Triest nach Southampton; Ende Mai Weiterreise von England nach Norwegen; im Juni Fahrt längs der norwegischen Küste nach Tromsø, Ende Juni Abfahrt nach der Bären-Insel, Fortsetzung der Fahrt gegen

Nord und nach Spitzbergen. Auf dieser Inselgruppe sollten der Hornsund, der Belsund, der Eisfjord, die Kings- und Cross-Bai, endlich im Norden der Inselgruppe die Magdalenen-Bai, der Canal von Smeerenburg, die Norway-Inseln, die Red-Bai und eventuell Moflen-Eiland am 80. Breitengrad besucht werden.

Nach Abwicklung dieses Theiles der Reise, welcher wahrscheinlich den ganzen Monat Juli in Anspruch nehmen musste, hatten wir südwärts dampfend den Storfjord, die weit ausgedehnte Bucht zwischen Süd-Spitzbergen und den Edge- und Barents-Inseln zu erreichen, nach Untersuchung der Bucht dieselbe mit Benützung der Freema- oder Thymanstraße zu verlassen und die Passage gegen Hope-Eiland durch die Olgastraße, wie voraussichtlich war, durch das Eis zu erzwingen, endlich den Verlauf der Eislinie in der Barents-See festsetzend, gegen Novaja Zemlja, und zwar, wie wir nach Berichten über bisherige Reisen in diesen Theilen des nördlichen Eismeerer annehmen zu müssen glaubten, gegen den Matotschkin Schar, oder im günstigsten Falle gegen die Mitte Novaja Zemljaa — die Admiraltäts-Halbinsel — zu steuern.

In Novaja Zemlja war es die feste Absicht Sr. kön. Hoheit soweit nach Norden vorzustößen, als es die Eisverhältnisse gestatten würden und unter anderem, wenn möglich, das meist vom Eis umschlossene Cap Nassau, behufs Untersuchung der für die österreichisch-ungarische Nordpolexpedition im Jahre 1872 daselbst angelegten Proviantdepots, zu erreichen. hierauf sämtliche größere Buchten Novaja Zemljaa zu besuchen, den Matotschkin Schar zu durchfahren, endlich die Möglichkeit der Durchfahrt ins Karische Meer durch die Jugorskische Straße zu constatieren.

Voraussichtlich wäre nach Durchführung dieses Programmes die Jahreszeit so weit vorgeschritten gewesen, dass Ende August oder anfangs September die rasche Heimreise nach Norwegen sich als nothwendig herausgestellt hätte.

Von einzelnen der beabsichtigten Fahrten musste nothgedrungen abgesehen werden, da sich deren Durchführung unüberwindliche Schwierigkeiten entgegensezten, dagegen gelang es an anderen Punkten weit mehr zu erreichen, als ursprünglich gehofft werden konnte.

Die Monate September und October waren für die Rückreise längs der Küste Norwegens nach England bestimmt. Dank der vorzüglichen Eigenschaft der Dampfjacht *Fleur de Lys II.* über einen großen Kohlenvorrath, daher über eine beträchtliche Anzahl Meilen Weges zu verfügen, verursachte wenigstens dieser Factor keine Störung des Reiseplanes.

Wir waren mit FLEUR DE LYS II Ende Juni 1892 programmgemäß in Tromsø angelangt, woselbst die letzten Zurüstungsarbeiten vorgenommen wurden. Viele wichtige Ausrüstungsgegenstände, wie Eisanker, Eispicken, Wal Fisch- und Walroß-Harpunen, das Krähenneest etc. worden eingeschifft, auch nahmen wir den schon im Vorjahre bewährten Eismeister Theodor Jakobsen wieder an Bord.

Am 6. Juli waren wir reisefertig und traten die Fahrt nach dem Norden an.

Die Schilderung der Durchführung und Erlebnisse dieser Fahrt sind im III. und IV. Abschnitte niedergelegt.





I. Theil.

Reise nach Spitzbergen

im Jahre 1891.



I. Abschnitt.

Die Ausreise.

Fahrt zum Eisfjord.

Am 24. Juni 1891 verließen wir bei schönem Wetter und leichter Ostbrise den Hafen von Tromsø. Bereits am folgenden Tage sahen wir uns jedoch genöthigt, infolge schlechten Wetters, das wir nördlich vom Fuglösund trafen, nach Hammerfest abzufallen. Das ungestüme Streben indes, die Fahrt nach Nord möglichst rasch fortzusetzen, machte sich bei sämtlichen Reisetheilnehmern in leidenschaftlicher Weise geltend und verleitete uns den Fehler zu begehen, unseren Zufluchtshafen allzu rasch wieder zu verlassen.

Statt ruhig das Austoben des stürmischen Wetters, welches uns zum Abfallen nach Hammerfest veranlasst hatte, abzuwarten, nahmen wir eine geringe Besserung des Wetters zum Anlass, um wieder unter Segel zu setzen.

Als bald mussten wir jedoch unsere, der Ungeduld entsprungene Unvorsichtigkeit bereuen. Nicht nur war nach Forcierung der Schärenflur von Hammerfest an ein Vorwärtskommen keineswegs zu denken, da die kleine, von den ungestümen Wogen arg hin- und hergeworfene Jacht bereits nördlich des Nordcaps beigelegt werden musste, sondern es war uns nach diesem zweiten Versuch, Finnmarkens Küsten zu verlassen, auch jede weitere Möglichkeit benommen, neuerdings abzufallen und Schutz vor dem heftigen Nordwestwetter zu suchen.

Es war eben einer jener Fälle eingetreten, wo dem Seemann, der dem Toben der Elemente gegenüber ohnmächtig ist, nichts übrig bleibt, als geduldig zuzuwarten.

Unser Gewinn an Lufweg war anfänglich nahezu Null, wogegen die Beanspruchung des kleinen Schiffes in der schweren See eine besorgniserregende war.

Hammerfest konnte bei eventuellem Abfallen nicht mehr erreicht werden, und einen weiter östlich gelegenen Fjord aufzusuchen, hätte bedeutende Nachteile mit sich gebracht; so galt es, das Wetter, welches sich nach kurzer trügerischer Besserung gänzlich wieder zum Bösen gewendet hatte, austoben zu lassen, und die Unannehmlichkeiten, welche durch die raschen und heftigen Schlingerbewegungen des Fahrzeuges hervorgerufen wurden, standhaft und geduldig zu ertragen. Zum Überflusse hatten wir in diesen bösen Tagen auch eine schwere Havarie zu verzeichnen, indem gelegentlich eines Halseus eine, das Deck überflutende Sturzsee, das Bugspriet der Jacht zertrümmerte und wegschwenkte, so dass im weiteren Verlaufe der Fahrt im Eismeere bis zur Heimkehr nach England nur das Pocktagsegel und nach Systemisierung eines Reserverundholzes an Stelle des verlorenen Bugspriets noch ein zweiter kleiner Klüver, als vordere Bichtsegel, statt der früheren drei stolzen Klüver geführt werden konnten. Der Besegelung und den Manövrier-eigenschaften des Schiffes gereichte dies nicht zum Vortheil, doch musste auf diese Weise das Auslangen gefunden werden.

Nach zwei Tagen, die wir in der denkbar unangenehmsten Weise verbrachten und die uns unter den obwaltenden Umständen zur Ewigkeit wurden, trat endlich die ersehnte Wetteränderung ein: Wind und See-gang nahmen ab und das Wetter besserte sich zusehends, indes hielten widrige Winde noch während der weiteren Fahrt bis zum Eisfjord, die insgesamt zehn Tage in Anspruch nahm, an.

Nordöstliche und nordwestliche Winde wechselten mit Regelmäßigkeit ab; wir kamen dementsprechend nur langsam nordwärts. Die Bären-Insel konnte nicht gesichtet werden, da wir infolge Nebelwetters gezwungen wurden, uns weit westlich dieser Insel zu halten. Weiter nördlich, am 75. Breitengrad in beiläufig 15° Ostlänge, stießen wir auf das erste Eis, dicht zusammengepacktes Treib- und Packeis, das, soweit das Auge reichte, gegen Ost eine undurchdringliche Eisfläche zu bilden schien. Viele größere Treibeisstücke und lose Eisblöcke lagerten dieser Kante vor. Im weiteren Verlaufe der Fahrt zum Eisfjord constatirten wir, dass die am 2. Juli nördlich der Bäreninsel zuerst gesichteten Treibeismengen nur die Ausläufe eines großen Eiswalles seien, der Spitzbergens Westküste vorlag, und von der Dunder-Bai ausgehend, in mehreren Curven, beiläufig in der auf der Coursskizze I verzeichneten Weise, bis zur Bären-Insel reichte. Des großartigen, unheimlich berührenden und anfangs Schou einflößenden Ausblickes größerer Eismengen ungewohnt, und von der irrigen Ansicht befangen, dass eine Annäherung an die Eiskante ernste Gefahren in sich bergen könnte, hielten wir uns löder stark westlich des Eiswalles, der annähernd mit dem 15. Längengrade O. zusammenfiel. Im Westen lag durchwegs eisfreies Wasser.

Infolge dieser westlichen Abweichung verloren wir die Eiskante zeitweilig außer Sicht, so dass deren genauer Verlauf nicht durchwegs festgehalten werden konnte. Inmitten wurde jedoch vom Krähenneste aus fast stets der Schimmer, den die großen im Osten aufgespeicherten Eismassen am Horizonte erzeugten, in Sicht behalten.

Auf den Coursskizzen sind jene Stellen der Eiskante, die wir bezüglich ihres Verlaufes genau feststellen konnten, mit vollausgezogenen Linien eingetragen, während die punktierten Linien den schätzungsweise weiteren Verlauf der Eiskante zeigen.

Wie wir bald einsahen, waren die Gefahren, entlang der Eiskante zu segeln nicht so groß, als wir anfänglich befürchteten, umsomehr, da uns ein gut segelndes und vorzüglich manövrierendes Schiff zur Verfügung stand und unsere Fahrt durch stetige Brisen begünstigt wurde.

Die Kante des südlich von Spitzbergen liegenden Eises bildete eine fast gerade, beiläufig in der Richtung N.—S. verlaufende Linie, der viel Treibeis und lose Eisschollen vorgelagert waren, die sich aber höchstens 2—3 Meilen seawärts in westlicher Richtung erstreckten; 4—5 Seemeilen westlich des Eiswalles konnte daher gefahrlos gesegelt werden. Die stete Tageshelle erleichterte die Fahrt, so dass wir nachträglich bedauerten, einzelne Partien der Eiskante außer Sicht verloren zu haben.

Dieses Bedauern äußerte sich um so lebhafter, da wir bei der Abfahrt von Norwegen ersucht worden waren, den Verlauf der Treibeiskante möglichst genau festzustellen, indem mehrere zu Ende Juni aus den Gewässern der Bären-Insel heimgekehrte Walfischfänger gemeldet hatten, dass das Eis in diesem Jahre in besonderer Menge und ungewöhnlich weit im Süden und Westen Spitzbergens liege.

Wenn auch zeitweise plötzlich einfallender Nebel die Schiffe im Eismeere zwingt, sich von der Eiskante mehr zu entfernen, so ist es doch, selbst bei dichtem Nebelwetter möglich, längs der Eiskante, wenn gleich mit doppelter Vorsicht und unter gekürzten Segeln relativ sicher zu fahren, da bei der Stille der Polarwelt — schlechtes Wetter ausgenommen — die Brandung des Wassers am Eiswalle selbst, auf große Distanzen hin deutlich vernehmbar bleibt, so dass man nach diesem Geräusche zu urtheilen und zu manövrieren in der Lage ist.

Während der Fahrt entlang der Eiskante wurden häufig Lothungen vorgenommen, die zum Theil in der Coursskizze eingetragen sind.

Südwestlich der Dunder-Bai trat die Eiskante gegen das Land zurück, und gab die Einfahrt in den Belund und in den Eisfjord frei. Nur mehr vereinzelte größere oder kleinere Eisschollen und Eisberge verlegten stellenweise das Fahrwasser; es waren dies augenscheinlich von Strandgletschern losgetrennte Stücke; einzelne derselben wiesen

kolossale Dimensionen auf. Besonders westlich der Dunder-Bai war eine Stelle dicht erfüllt von diesen Giganten der Polarwelt und von zahlreichen Eisschollen, so dass die Jacht gezwungen wurde, diese Stelle in größerem Bogen zu umsegeln, um nicht zu dicht vom Eise umlagert zu werden.

Am 4. Juli bekamen wir das erste Land zu sehen. Es war dies jener Theil der Küste Spitzbergens, der sich zwischen dem Hornsund und dem Belsund erstreckt, und auf der Karte mit dem Namen Roebuck-Land bezeichnet ist. Anfänglich konnten nur die höchsten Gipfel des gänzlich vereisten Hinterlandes ausgenommen werden; bei der weiteren Annäherung verbanden sich allmählich die einzelnen Spitzen und Zacken zu langgestreckten Gebirgsketten.

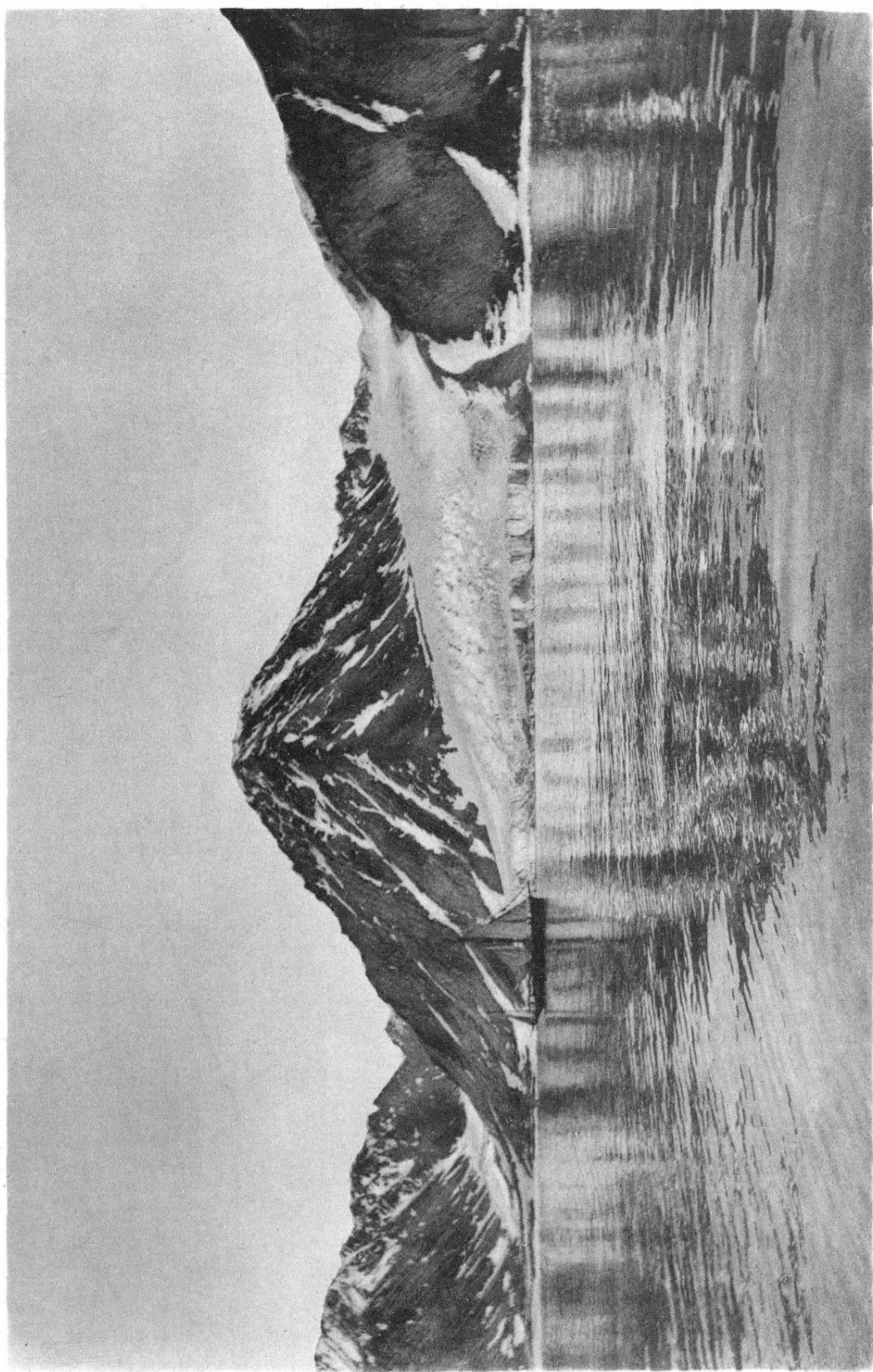
Gletscher von enormen Dimensionen und meilenweiter Längenausdehnung boten dem Auge überwältigend schöne Bilder. In prachtvoller Beleuchtung erhob sich vor uns am Morgen des 5. Juli das schneebedeckte Hochland; zackige, scharfkantige, gänzlich übereiste Bergformen ragten daraus empor. Im Hintergrunde schimmerten die fernen Gebirge des noch gänzlich unerforschten Innern, jenes Gebietes Spitzbergens, welches auf der Karte die einfache Bezeichnung „*high inland ice*“ trägt.

Die Einfahrt in den Eisfjord bietet einen Anblick von bewältigender Erhabenheit. Berge mit hohen, eisgepanzerten Gipfeln umsäumen die Ufer, zwischen ihnen gähnen tiefe Abgründe. An den steilen Felswänden erblickt man keine Spur von Vegetation; überall, wohin das Auge schweift, nur kahler Fels, unterbrochen von ewigem Schnee und Eis.

Bei frischer Brise und herrlichem Wetter segelten wir am Nachmittage des 5. Juli in die breite Mündung des Eisfjordes ein. Hier lag das Treib- und Baieneis noch in dichten Mengen, aber doch einzelne Wasserstraßen offen lassend, durch die wir unseren Cours mit großer Vorsicht nehmen konnten. Die Nordseite des Eisfjordes wird durch den gewaltigen, gegen 1000 m hohen Gebirgsstock Döðman Den mit dem vorspringenden, weithin sichtbaren Döðmansören, einem hornartig vom Gebirgsrücken sich abhebenden, spitz in die Lüfte ragenden Vorsprung eingefasst. Die Norweger nennen ihn, angeblich wegen seiner Ähnlichkeit mit einem menschlichen Ohre, das „*Ohr des toten Mannes*.“

Die südliche Begrenzung des Eisfjord-Einganges bietet einen weniger imposanten Anblick. Niedrige Berge, sanft zum Meere verlaufend, bilden einen scharfen Contrast mit dem mächtigen Döðman Den, der gleich einer gewaltigen Thorsäule die Nordseite der Einfahrt in den Eisfjord markiert.

In laogen Linien und in den mannigfaltigsten Formen ziehen sich die Berge in das Innere des großartigen Eisfjordes zurück. Gletscher



Infantin Maria Anna-Gletscher — Eisfjord.



reicht sich an Gletscher, dazwischen springen in beinahe regelmäßiger Folge Felszacken vor.

Die meisten Gletscher ziehen bis zum Meere hinab; in bedeutender Höhe verbinden sie sich zu einer gegen das Hinterland verlaufenden, alles gleichförmig überziehenden Eiswand. Da sich die Luft an diesem Tage durch außerordentliche Klarheit auszeichnete, konnte man gegen Ost bis in das Innerste des Fjordes jedes Cap, jeden vorspringenden Berg, jeden Gletscher deutlich unterscheiden, obwohl es sich hierbei um Distanzen von 30 und mehr Seemeilen handelte.

In der Vorbeifahrt verschoben sich die jäh zur See abfallenden schroffen Zacken, grauen Felswände und blinkenden Eisströme gleich Coulissen; je nach ihrer Entfernung schienen sie im mannigfaltigsten Colorit und mit den verschiedensten Tinten übergossen. Obwohl ihre Contouren und die einzelnen Farben sich scharf abhoben, war die Vorannahme zutreffender Distanzschätzungen dennoch schwierig, da alle Gegenstände infolge der außerordentlichen Klarheit der Atmosphäre bedeutend näher gerückt schienen.

Dazu herrschte allerorts eine eigenthümlich beruhrende Ruhe. Die feierliche Stille der arktischen Natur, die nur zuweilen vom Getöse der sich loslösenden und die Abhänge hinabrollenden Eisblöcke unterbrochen wird, bringt das Gefühl unendlicher Einsamkeit mit sich, dessen Eindruck durch die großartige Erhabenheit der Gegend mächtig verstärkt wird.

Der Eisfjord bietet Spitzbergentfahrern eine große Zahl guter Naturhäfen. An der Südseite reihen sich von W. gegen O. der Green Harbour, die Coal-Bai, die Advent-Bai und die Sassen-Bai, an der Nordküste in umgekehrter Richtung vorgehend, die Klaas Billen-Bai, der Nordfjord mit der Ekme-Bai, die Dickson-Bai und der Safe Harbour, sämmtlich mehr oder weniger tiefe Einbuchtungen, die gute Ankerplätze gewähren.

Die Jacht *Fleur de Lys* I verbrachte insgesamt 15 Tage im Eisfjord, hievon fünf Tage zu Anfang Juli und zehn Tage zu Ende dieses Monats, sowie anfangs August.

In den ersten Tagen des Juli waren die Buchten größtentheils noch vom Eise gesperrt, nur die äußersten Baren, wie der Green Harbour, die Coal-Bai und der Safe Harbour lagen theilweise eisfrei und zugänglich.

Bei unseren wiederholten Versuchen, im Eisfjord gegen Ost vorzudringen, stellte sich heraus, dass die Grenze des Baieneises, das sämmtliche innere Verzweigungen des Hauptfjordes sperrte, von der Advent-Bai, diese selbst schließend, gegen Nord bis zum Cap Thordsen

reichte und von hier in einem Bogen gegen Cap Boheman verlief, somit die innersten Buchten unzugänglich machte.

Auf der Course-skizze I sind jene Theile des Fjordes, die bei unserer Ankunft anfangs Juli vom Eise noch bedeckt und geschlossen waren, durch Schraffirung gekennzeichnet.

Es war uns infolge der angetroffenen Eisverhältnisse beim ersten Besuche des Eisfjordes daher nur möglich, den westlichen Theil desselben zu untersuchen. Bei der Rückfahrt fanden wir jedoch sämtliche Theile des Fjordes eisfrei, so dass wir alle inneren Verzweigungen desselben absegen konnten.

Häfen, Ankerplätze und Tiefenverhältnisse im Eisfjord.

Der erste Hafen, den die Jacht FLEUR DE LYS I im Eisfjord anlieft, war der an der Südküste des Fjordes liegende Green Harbour (Karte I). Derselbe hat eine Längenausdehnung von über sechs Seemeilen bei ungefähr anderthalb Meilen durchschnittlicher Breite; seine Längachse verläuft in der Richtung NNW.—SSO.

Bei der großen Ausdehnung dieses Hafens, der vorzügliche Ankerplätze gewährt, war es uns in Anbetracht der kurzen Zeit unseres Aufenthaltes daselbst nicht möglich, eine vollständige Aufnahme durchzuführen. Die Hafencoutouren wurden, soweit es die Eisverhältnisse gestatteten, mit Booten abgefahren und nach dem Compass der Verlauf derselben skizziert. Der bei unserer Ankunft am 6. Juli vom Baieneis noch geschlossene innerste Theil der Bai wurde durch Abgehen des Küstensannes festgestellt und das hierdurch gewonnene Bild durch Skizzierung aus der Vogelperspective ergänzt, wobei alle umliegenden Höhenzüge bestiegen wurden.

Die Höhen dieser Bergrücken wurden mittels eines Taschenbarometers gemessen, und durch zahlreiche Lothungen sowohl die Tiefenverhältnisse als auch die Bodenbeschaffenheit des Hafens untersucht.

Beim Einlaufen in den Hafen wurde das *Thompson'sche* Navigationsloth angewendet; da über den Green Harbour keine Anhaltspunkte bekannt waren, steuerten wir beiläufig in der Mitte der Einbuchtung; alsbald wurde beigedreht und ein Boot zur Untersuchung der Wassertiefe entsendet, da die Farbe des Wassers besonders unter der Küste auf geringe Tiefen schließen ließ. Dem war jedoch nicht so, da die vorgenommenen Lothungen bis dicht unter Land tiefes Wasser zeigten.

Die Grundproben ergaben in der Mitte des Hafens abwechselnd schlammigen, sandigen, auch steinigen Grund; nahe den Ufern wurde ausschließlich ~~Schlamm~~ und Lehm gehoben. Die besten Ankerplätze

Karte 1.

PLAN

VON

GREEN-HARBOUR im EIS-FJORD,

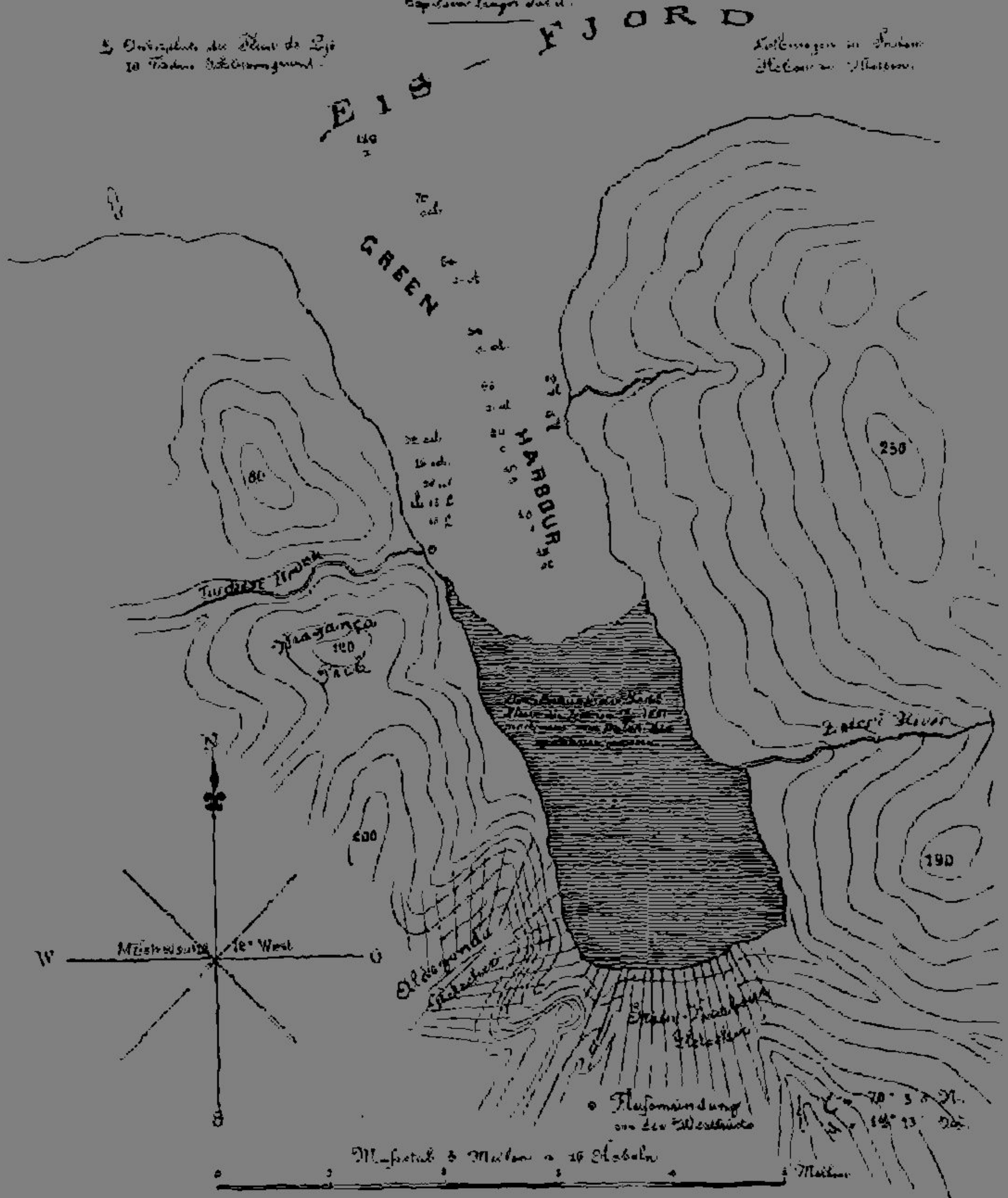
SEITZBERGEN.

mit Compass und Libellen aufgenommen von

RICHARD BIERVON ZABBY,

Leutnant d. k. k. Marine-Infanterie-Regiments
Nr. 10.

JOHANN EUTZOPF,

Kapitän d. k. k. Marine-Infanterie-Regiments
Nr. 10.5. Original des Plans des Lagers
in Tabor, Seitzbergens.Lagerort im Fjord
McKenzie-Harbour.

liegen etwas nördlich der Mündung des Flusses an der Westseite des Hafens, beiläufig drei Meilen innerhalb der Einfahrt, auf 2—3 Kabel vom Lande, in 15—20 Faden Wassertiefe, Schlamm und Lehmgrund, ferner an der Ostseite des Hafens gegenüber der Mündung eines Baches, zwei Meilen innerhalb der nördlichen Begrenzung des Hafens, in 25—30 Faden Tiefe, Schlammgrund.

Der Green Harbour soll seinen Namen von den ersten Besuchern Spitzbergens, angeblich wegen der zahlreichen Moosgattungen, die hier gefunden werden und dem Küstensaume einen grünen Schimmer verleihen, erhalten haben.

Bei unserer Ankunft zeigte er jedoch noch keine besondere Vegetation, spärliche Moose und Flechten ausgenommen, die in versteckten Mulden und Thalkesseln gefunden wurden. Eine dichte Schneedecke umhüllte noch den Boden rings umher. Der innerste Theil der Bai ist vergletschert; an der Westseite im Hintergrunde der Bucht steht ein Gletscher von kolossalen Dimensionen und merkwürdigen, theilweise überhängenden Formen. Se. kön. Hoheit taufte denselben nach dem Namen Höchstseiner Gemahlin Braganca Pick.

Am zweiten Tage unserer Anwesenheit wehte, wie wir von den Höhen westlich des Hafens beobachten konnten, in See frischer Südwest, während im Hafen selbst fast vollkommene Windstille herrschte. Bei den an Spitzbergens Westküste mit großer Macht plötzlich hereinbrechenden Südstürmen bietet der Green Harbour Schiffen stets eine vorzügliche Zuflucht.

Die innere Hälfte des Hafens fanden wir noch vollständig von einer dicken Eisdecke geschlossen, auf der es von Seehunden wimmelte. Die Jagd beschränkte sich in diesem Theile des Eisfjordes nur auf diese Thiergattung. Renthiere, Polarschnecken oder andere Thiere wurden hier nicht angetroffen, Vogelwild nur in geringer Menge.

Außer den Erinnerungen von der Walfischzeit her, die jetzt allerdings fast vergessen sind, spielten sich im Green Harbour noch mancherlei andere Ereignisse ab.

Norweger errichteten einst daselbst ein Thransiede-Etablissement, in welchem sie auch häufig überwinterten. Von den Zurückgebliebenen soll stets die Hälfte den Unbilden der arktischen Winternacht und dem Scorbut zum Opfer gefallen sein, daher bereits bei den Vorbereitungen zur Überwinterung Bestimmungen bezüglich der Theilung des Eigenthums der Hinscheidenden getroffen wurden, wobei stets nur von „Ganz und Halb“ die Rede war. Man glaubte eben mit Sicherheit annehmen zu müssen, dass nur die Hälfte der zu diesem schweren Dienste Verurtheilten die Strapazen und Leiden der bösen Jahreszeit überstehen und im folgenden Frühjahre das Licht der jungen Sonne wieder erblicken würde.



Prinzessin Aldegonda-Gletscher (Bragança Pick) — Green Harbour.



Im Green Harbour hauste ferner, einem Eremiten gleich, der russische Jäger Staratschin, der nahezu sein ganzes Leben Spitzbergen widmete und dreißig Winter, einmal sogar fünfzehn unmittelbar aufeinander folgende Winter, auf dieser unwirthlichen Insel verbrachte, eine Leistung, die wohl kaum sobald jemand nachahmen dürfte. Von den Norwegern ob seiner Ausdauer und Zähigkeit und dieser fast unglaublich klingenden Leistung hoch verehrt, wird Staratschin, der auch in Spitzbergen sein Leben beschloss und dortselbst begraben ward, im Volksmunde „*Spitzbergens Patriarch*“ genannt.

Sowohl Spuren des Thransiede-Etablissements, als auch Überreste der Staratschin-Hütte sind im Green Harbour gegenwärtig noch wahrnehmbar.

Vom Green Harbour zieht die Küste östlich 7 Meilen fast in gerader Linie, um hierauf eine ziemlich tiefe, halbkreisförmige Einbuchtung, die Coal-Bai, zu bilden. Das Land zwischen beiden Baien fällt überall von 10—15 m Höhe senkrecht zur See ab, nur wenige Meter sandigen Strandes freilassend.

Hinter dem Küstensaum erhebt sich das Land wellenförmig zu einzelnen Hügeln, erst im Hintergrunde steigen steilere und höhere Berge auf.

Zwei Flüsse, von den Russen, die in früheren Jahren hier häufig erschienen, Russelves genannt, münden hier in den Eisfjord; auf der Admiraltätskarte Nr. 2751 ist nur einer derselben und auch dieser an unrichtiger Stelle verzeichnet.

Die Küstenstrecke vom Green Harbour zur Coal-Bai soll nach Angabe der genannten Karte nicht klar sein. Auf heiläufig zwei Seemeilen vom Lande segelnd, fanden wir jedoch überall 60—80 Faden Wassertiefe bei lehmigem und schlammigem Grunde.

Die Coal-Bai (Karte 2. Seite 32) erhielt ihren Namen von Kohlenlagern, die in ihrer Umgebung gefunden wurden, die jedoch, weil auf steilen Bergabstürzen liegend, schwer zugänglich sind.

Auch müssen diese Kohlenflötze theilweise durch nachstürzendes Gestein verschüttet worden sein, denn offen zutage tretende Kohle konnten wir in der Umgebung der Bai nicht finden.

Die Coal-Bai, welche während eines dreitägigen Aufenthaltes ebenfalls möglichst vollständig mit Compass und Lothleine aufgenommen wurde, botet an ihrer östlichen Seite vorzüglichen Ankergrund, was besonders im Falle, als frische Ostwinde, im Vereine mit dem im Eisfjorde setzenden Strom, ein Vordringen nach Ost nicht zulassen, Schiffen von Wichtigkeit sein dürfte.

Die Bai ist fast 3 Meilen breit, 2 Meilen lang und weist bezüglich ihrer Bergformen einen eigenthümlichen Charakter auf. Im Hintergrunde der Bucht erhebt sich ein hoher Berg mit flachem geradlinigem Grat, der, wenngleich bedeutend kleiner, doch ungemein an den Tafelberg bei Capstadt erinnert. An der Westseite der Bucht erhebt sich ein Berg zu bedeutender Höhe, der Ähnlichkeit mit dem Vennv zeigt. Die Ostseite des Hafens wird von beiläufig 250–300 m hohen Bergen eingerahmt. Östlich vom Tafelberg steigt der kegelförmige Coal-Bai-Pick bis zu 360 m Höhe auf, der ebenso wie sämtliche Hügelketten an der Ostseite der Bai von uns bestiegen wurde.

Vom Coal-Bai-Pick genießt man eine prächtige Rundsicht, die, was Großartigkeit und Abwechslung anbelangt, wohl ihresgleichen suchen dürfte. Zwischen dem genannten Berge und der im Ost der Bucht liegenden Bergkette zieht ein langes, ziemlich breites Thal ostwärts. Auf diesem Terrain fanden wir zahlreiche Renthiere, während auf der Westseite der Bucht keines dieser schmucken Thiere ausgenommen werden konnte. Moose und verkümmerte Grasgattungen bedeckten dieses Thal, und war es wohl vornämlich dieser Ursache zu danken, dass wir hier so viel Wild trafen. Der innerste Theil der Bucht war vom Eise noch geschlossen.

Ein Theil dieses Baieneises setzte sich, in größere und kleinere Eisschollen und Klumpen aufgelöst, während unseres Aufenthaltes in der Coal-Bai in Bewegung, unser kleines Fahrzeug umlagernd und hart bedrängend. Die gesammte Bemannung musste während dieser gefährlichen, viel Aufregung und Mühe verursachenden Eisbewegung beständig mit Stangen und Freihaltern arbeiten, um eine Beschädigung des Fahrzeuges durch Anstoß oder Anprall der vom Strome getragenen Eisschollen zu verhüten.

Unter diesen Umständen konnte an ein Verlassen der Bai nicht gedacht werden, da ein Wegbahnen unter Segel durch die dicht zusammengepackt liegenden Eisstücke noch schwieriger und gefährlicher gewesen wäre. Dem Rathe unseres Eismeisters zufolge war in diesem Falle ein Ausbarren am Platze der Flucht vorzuziehen. Nach 24 Stunden war der größte Theil des Baieneises in den Hauptfjord getrieben und uns allen nach anstrengender Arbeit die nöthige Ruhe ermöglicht, wonach wir ungesäumt an die Aufnahme der Bai schritten.

Der westliche Theil der Coal-Bai konnte wegen seiner Ausdehnung nicht vollständig untersucht werden, ist jedoch im allgemeinen unklar. Die Linie des freien Wassers ist auf der Planskizze eingetragen und empfiehlt es sich, in den östlichen Partien der Bucht zu ankern. Beiläufig eine Meile östlich der Ostspitze der Einfahrt liegt eine verfallene Steinhütte. Die geographische Position dieses Punktes wurde aus mehreren

Beobachtungen mit $15^{\circ} 6' 2''$ östlicher Länge und $78^{\circ} 7'$ nördlicher Breite ermittelt und mit der Angabe der Karte übereinstimmend gefunden. Den Grund der Coal-Bai bildet fast durchgehend Schlamm und dunkler weicher Lehm. Unser Ankerplatz ist auf Karte 2 eingetragen; er lag beiläufig 2 Kabel vom Lande entfernt.

Die Coal-Bai wurde in früheren Jahren häufig von norwegischen und russischen Schiffen behufs Weißwalfanges aufgesucht, da diese Thiere in Herden geordnet, mit Vorliebe große, nicht tief ins Land einschneidende Buchten durchziehen.

Diese Bai bildete daher einen geeigneten Tummelplatz für diese Walgattung. Die Thiere sollen schwer zu schießen oder zu harpunieren gewesen sein; ein ausgiebiger Fang gelang lediglich bei Anwendung großer Netze, von denen man noch heutzutage Überreste am Strande vorfindet. Um einen Weißfisch oder Weißwal mit einer Kugel zu tödten, ist ein außergewöhnlich sicherer Schuss vonnöthen, da das Thier an einer gewissen Stelle des Kopfes in dem Augenblicke getroffen werden muss, in dem es zur Oberfläche kommt, um zu athmen. Früher, als der Fang dieser Thiere noch eifrig betrieben wurde, gab es besondere Weißwaljäger, die sich speciell für diese Jagd ausbildeten, und sobald sie einen gewissen Grad von Fertigkeit erlangt hatten, die vier- bis fünffache Bezahlung erhielten, wie die übrige Mannschaft der Fangfahrzeuge. Diese Zeiten sind heute vorbei, denn der Weißwal wurde ebenso planlos verfolgt und ausgerottet, wie die übrigen Wassersäugethiere, die seinerzeit zu Tausenden die Gewässer Spitzbergens bevölkerten. Merkwürdigerweise brachten es die Lappen am weitesten in der Fertigkeit, Weißwale mit der Kugel zu erlegen. So ist die Erinnerung an einen solchen Kunstschützen, der durch seine Treffsicherheit in den Fünfziger Jahren Aufsehen erregt haben soll, noch heutzutage bei ihnen rege, und der Name dieses Lappen jedem Norweger bekannt. Seine Kugel verfehlte niemals ihr Ziel, und zum Zielen bedurfte er nur 1—2 Secunden Zeit.

Stand kein sicherer Jäger zur Verfügung, so griff man zu den Netzen und hat es heute durch Kugel und Netz so weit gebracht, dass diese Walgattung gegenwärtig nahezu ausgestorben scheint. Nur in einigen Buchten des Belsundes sollen sich noch einzelne Weißwale zeigen.

Von der Coal-Bai zieht die Küste nahezu geradlinig in nordöstlicher Richtung zur Advent-Bai. Beide Buchten sind durch ein Hochplateau getrennt, das steil ins Meer abstürzt. Über dem Hochplateau ragt der mächtige eis- und schneebedeckte Gipfel des über 1000 m hohen Lindstromberges empor.

Die Advent-Bai (Karte 2) ist zweifellos der beste Hafen des Eisfjordes; sehr geräumig mit tiefem Wasser, gutem Ankergrund und klaren

Kurt S.

PLAN
DEK
ADVENT BAY
and DEK

NÖRDBESTHAFENS IN DIESER BUCHT.
SÜD-KÜSTE DES EIS-FJURDES, SPITZBERGEN.

Zeit, Empress und Kabinette aufgenommen. am

RICHARD FITTER WIL BABBY.

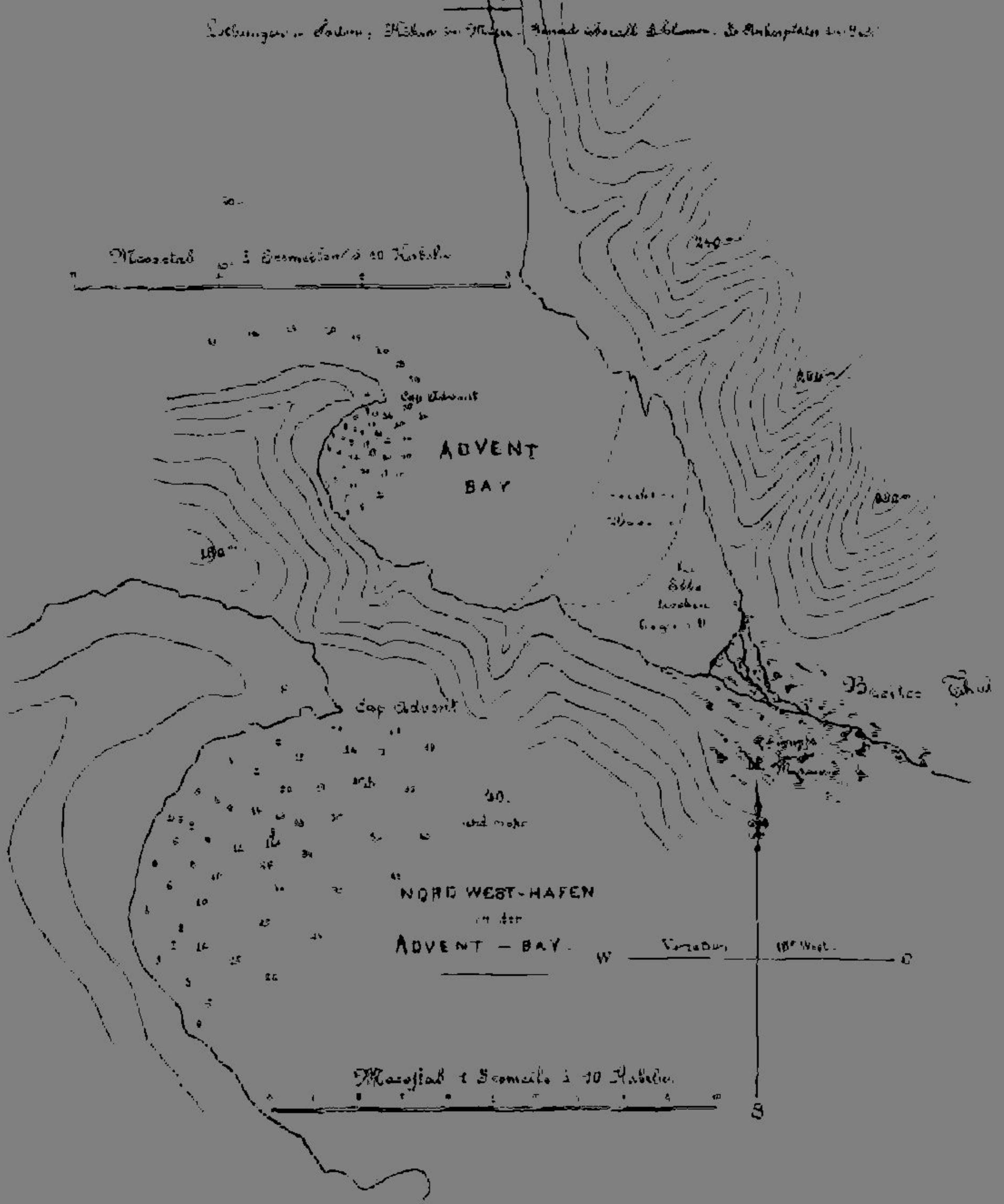
1. 3 Endeavour - Continued

14744

JOHANN SUTTORF.

Capitulum: 1-1.5 cm

Lebenszeiten in London; Mithras in Athen. Handwritten with 2 columns. In Pinkshades in 1941.



Ufern, ferner nahezu geschlossen, somit gegen alle Winde gut geschützt, bildet diese Bai einen vorzüglichen Hafen und Zufluchtsort.

Unmittelbar hinter Cap Advent, am nordwestlichen Ende der Bucht findet man vortrefflichen Ankergrund in 10—30 Faden Tiefe mit durchwegs weichem Schlammgrunde. Es mag im Eisfjord noch so stürmen und die See daselbst noch so hoch gehen, stets wird man hinter Cap Advent einen sicheren, wind- und seestillen Ankerplatz finden.

Durch zweimaligen Besuch dieser Bucht waren wir in der Lage, dies selbst constatieren zu können, indem beidemale frischer Wind wehte; auch hatte der Eismeister bereits im vorhinein uns die Vorzüge dieses Hafens in dieser Richtung gerühmt.

Die Berge der Advent-Bai stehen würfelförmig in zwei Reihen nebeneinander, in den Intervallen tiefe Thalspalten offen lassend. Hier fanden wir zum erstenmale üppige Vegetation. Beide Seiten der Advent-Bai standen in saftigem Grün, und nicht nur Moose und Gräser, sondern auch verschiedene Blumenarten zierten mit zarten Farben die Thalsenkungen und Bergeinschnitte.

Inmitten der umliegenden Bergriesen und Steinwüsten — erstere stellenweise ganz vergletschert und vereist, letztere zum Theil noch in dichte Schneedecken gehüllt — nahmen sich die blumengeschmückten grünen Oasen besonders reizvoll aus.

Entsprechend der reicheren Vegetation war auch die Jagd in dieser Gegend ergiebig. In allen Seitenthälern der Bucht wimmelte es von Renthieren, so dass an einem Tage allein zwölf dieser prächtigen Thiere zur Strecke gebracht werden konnten. Im Innern der Bai liegt seichtes Wasser, der innerste Theil beiläufig in einer Meile Ausdehnung fällt bei Ebbe trocken. Auch im Süden der Bucht ist das Thal mit Moosen und Gräsern, die eine vortreffliche Renthierweide bilden, reichlich bedeckt. Ein Fluss, der das Thal im Hochsommer zum Sumpfe macht, ergießt sich an dieser Stelle in die Advent-Bai.

Das Hauptinteresse für uns bildete hier die zum erstenmale in größerem Maßstabe ermöglichte Renthierjagd.

Das Renthier, dessen Name von dem skandinavischen Worte „ren“ — reinlich — stammt, gehört einer Gattung Hirsche an, die nur in den Polarregionen anzutreffen ist. Das Thier ist von niedriger Statur, hat einen langen dicken Kopf, kurzen wagrechten Hals, plumpe Füße mit breiten Hufen, ferner eine behaarte, nur zwischen den schiefstehenden Nüstern nackte Schnauze und ein prächtiges am Ende plattgedrücktes, nach vorwärts gebogenes Geweih mit schaufelförmigen Sprossen. Das Spitzbergen-Ren zeichnet sich durch gedrungene, doch um so kräftigere Gestalt und durch die besondere Entwicklung seines Geweihes

aus. Es nährt sich nur von Moosen und Flechten, daher eine von diesem Thiere besonders bevorzugte Gattung den Namen Renthierflechte erhalten hat. Als wir zum erstenmale Rentbiere jagten, fiel uns die besondere Magerheit der Thiere auf, doch sollten wir vier Wochen später die erstaunliche Veränderung kennen lernen, die eine kurze Mästungszeit im Körpervolumen des Renthieres hervorzubringen imstande ist.

Vor Ende Juli bereits hat das früher magere, kaum genießbare Juni-Ren seine Speckhülle bekommen, von der es nach zwei fetten Monaten durch volle zehn magere Monate — so lange dauert der Spitzbergen-Winter — zu zehren hat. Die Fettlage beträgt an den Lenden wenigstens 8—10 cm und gibt dem Thiere ein derartiges Gewicht, dass zwei starke Männer daran zu schleppen haben. Die anfangs Juli erlegten Renthier waren so mager, dass ihr Fleisch zur Aufbesserung der Kost kaum dienen konnte, bereits Ende Juli erlegten wir Thiere von solcher Feistigkeit, dass sie auf einer Mastviehausstellung zweifellos einen Preis davongetragen hätten.

Das Fleisch des fetten Ren ist ungemein wohlschmeckend und lieferte in der Folge die besten Gerichte zur Mittagstafel. Die Jagd auf dieses nicht gerade schöne oder graziöse Thier gestaltete sich manchmal unterhaltend, zuweilen jedoch nichts weniger als dies. Je nachdem, ob das Renthier schon Menschen gesehen und Büchsenknall vernommen hat, oder von Jägern noch nicht verfolgt wurde, war es mehr oder weniger furchtlos und zutraulich. In den häufiger besuchten Gegenden, woselbst wir anfangs jagten, entfloh das Wild, sobald es den Feind witterte, mit Windeseile bereits auf derartige Entfernung, dass jede weitere Verfolgung ausgeschlossen war: infolgedessen näherten wir uns den Thieren, durch Erfahrung gewitzigt, mit größter Behutsamkeit, die, wie sich später zeigte, häufig nicht notwendig gewesen wäre.

Man kann sich vorstellen, wie dem Jäger zumuthe war, wenn er sich mit äußerster Vorsicht, unter Beobachtung aller waidmännischen Regeln, zuweilen am Boden kriechend, stets Deckung suchend, den Wind beobachtend etc. über eine Stunde lang dem Wilde angepörscht hatte, um dann zu seiner Überraschung und mit gerechtem Unmuth zu sehen, dass dies alles überflüssig gewesen sei. Das Thier, das plötzlich des Jägers ansichtig wurde, blieb ruhig stehen, betrachtete mit seinen großen, ausdruckslosen Augen das fremdartige Wesen oder kam ihm gar entgegen. Solche Beute, die mittels eines Schusses aus geringer Entfernung auf das ruhig dastehende Wild errungen wurde, macht dem Jäger kein Vergnügen, denn er will den stattlichen Zwölf- oder Vierzehner kunstgerecht, mit einem schwierigen Schusse und nicht auf 15—20 Schritte nach Scheibenschießart erlegt haben.

Als mich einst ein Renthier erblickte, bevor ich noch zum Schusse gekommen war, blieb ich stehen, um abzuwarten, wie sich das Thier benehmen würde; es kam mit stolzen Schritten in meine Nähe, musterte neugierig den Fremdling und senkte sodann den Kopf zum Angriff. Nothgedrungen griff ich zur Büchse, um mich nicht anrennen zu lassen und gab den Schuss auf 5 Schritte in den Kopf des Thieres ab, ein Schuss, um den mich kein Jäger beneiden dürfte und der auch mich mit wenig Stolz erfüllte. Solche Fälle bildeten jedoch Ausnahmen und traten wie erklärlich nur dann ein, wenn ein Jäger zufällig auf ein Ren stieß, das des Menschen verderbenbringende Nähe noch nicht kennen gelernt hatte. Die Mehrzahl dieser prächtigen Thiere war scheu und zog sich, sowie Gefahr gewittert wurde, schleunigst zurück, so dass die Jagd meist große Schlaueit, Vorsicht und Übung im Angriffe erforderte. Meist kehrten wir mit reicher Beute schwer beladen heim. Der größte Theil der Beute entfiel stets auf Se. kön. Hoheit den Prinzen von Bourbon, der zweifellos der beste Schütze und der geübteste Jäger unter uns allen war.

So oft dies angien, ließen wir die erlegten Thiere an Bord schaffen, da Renthierfleisch bald unser beliebtestes Gericht bildete. Nach jedem günstigen Schusse wurde das gefallene Wild an Ort und Stelle nagesäunt ausgeweidet und die Bauchhöhle mit Schnee gefüllt, da das Fleisch sonst nach wenigen Stunden bereits an Schmackhaftigkeit verliert. Das Thier wurde sodann an einer durch Steinhaufen kenntlich gemachten Stelle vergraben, da, wie die Erfahrung uns lehrte, das todte Ren sonst in kürzester Zeit ein Raub von Scharen gieriger und äußerst gefräßiger Möven wird. War der Ort, wo ein Renthier erlegt wurde, zu weit von dem auf uns harrenden Boote entfernt, so retteten wir wenigstens den Kopf des Thieres und brachten diesen sammt dem herrlichen Geweih stets an Bord zurück. Nicht nur bildete der meist schön geformte Kopfschmuck des Rens eine herrliche Trophäe, auch unser Koch verstand es, aus der Zunge und dem Hirn dieses Thieres äußerst wohlschmeckende Delicatessen zu bereiten. Das Fleisch des fetten Ren schmeckt ähnlich dem des Hirsches, wird jedoch von Gourmands in Bezug auf Schmackhaftigkeit noch über letzteres gestellt.

Die Zahl der auf Spitzbergen hausenden Renthiere muss eine bedeutende sein. Nach Mittheilung unseres Consuls in Tromsø kehrten in manchen Jahren die Jagdschiffe dieses Ortes von der Inselgruppe mit insgesamt über 1000 Stück dieses Wildes heim, die sämmtlich im Laufe des nur 6—8 Wochen dauernden Sommers zur Strecke gebracht wurden. Fast die gleiche Anzahl fällt als Beute den Jagdschiffen von Hammerfest jährlich zum Opfer; trotz dieses Vernichtungskrieges nimmt die Zahl dieser Thiere nicht ab, so dass die Jagd noch immer ungemein ergiebig und einträglich bleibt. Dass dies richtig ist, konnten wir constatieren, denn wir

finden besonders im Eisfjord sehr viele Reuthiere und schossen über 100 Stück, ohne allzutief in den Thälern vorzudringen. Es ist wohl nicht nöthig zu erwähnen, dass wir für unsere waidmännischen Streizüge mit vorzüglichen engl. 10mm *express rifles* und auch sonst mit aller nöthigen Ausrüstung, wie Hirschfängern, Knickern etc. versehen waren.

Während unseres Aufenthaltes in der Advent-Bai wurde jedoch über dem mit größtem Eifer betriebenen edlen Jagdsport der wissenschaftliche Zweck unserer Reise nicht aus den Augen verloren und die Vermessung der Bucht in gleicher Weise wie unsere früheren Aufnahmen durchgeführt. Die in Karte 3 (S. 35) verzeichneten Planskizzen, deren eine die Advent-Bai, die andere den Nordwesthafen in derselben darstellt, zeigen das Ergebnis unserer Arbeiten in dieser Richtung.

Die nächste Einbuchtung des Eisfjordes gegen Ost bildet die Sassen-Bai. Bei unserem ersten Besuche des Eisfjordes war dieselbe noch vollständig zugefroren. Bei der Rückkunft vom Norden Spitzbergens fanden wir in der Sassen-Bai ziemlich eisfreies Wasser, so dass wir die Küstenlinien absiegeln konnten. Nur in der Mitte der Bucht trieb, in Form eines rundlichen Eisberges, eine bedeutende Menge aufeinander gethürmten Baieneises, das den Fahrten der Jacht zwar kein Hindernis in den Weg legte, jedoch uns selbst gelegentlich einer Excursion einen argen Streich spielte, der weiter unten geschildert werden soll.

Die sehr ausgedehnte Sassen-Bai hat eine Länge von über 10 Seemeilen bei einer Breite von ungefähr 5 Seemeilen. Steile, hohe Berge begrenzen sie ringsumher. Im SO. der Bai zweigt eine Bucht nach NO. ab, die ebenfalls eine bedeutende Länge besitzt. Dieselbe ist auf der Spitzbergen-Karte nicht angedeutet.

Wir hatten einem englischen Werke über Spitzbergen Andeutungen über diese, unter dem Namen Temple-Bai und Bjonas-Hafen angeführte Einbuchtung entnommen und wurden hiedurch angespornt, dieses äußerst selten eisfreie Becken zu untersuchen.

Die Temple-Bai selbst war jedoch derart mit Gletscher- und Baieneis besetzt, dass die Jacht, ohne Gefahr ernstlicher Havarien, sich nicht in die Bai wagen durfte; wir begnügten uns daher, so dicht unter Land zu segeln, als dies thunlich schien.

Vom Bjonas-Hafen aus schätzten wir die Tiefe dieser Bucht auf beiläufig 5 Meilen. Bei der großen Ausdehnung beider Buchten konnten wir eine Aufnahme derselben in der uns zur Verfügung stehenden kurzen Zeit nicht vornehmen.

Se. kön. Hoheit bestieg mehrere Höhenzüge und entwarf aus der Vogelperspective eine Ansicht der Sassen- und Temple-Bai, die aus Karte 4 ersichtlich ist; diese Skizze wurde durch Lothungen ergänzt.

Zwei gute Ankerplätze ermittelten wir ebenfalls; bei der Auswahl derselben musste mit großer Vorsicht zuwerke gegangen werden, da selbst der Eismeister uns keine Auskunft über diese Bucht zu geben vermochte.

Ein guter Ankerplatz liegt östlich der Stelle, die auf der Karte den Namen Hyperit-Hat trägt. Wir fanden daselbst auf 5—6 Kabel Entfernung vom Lande 10—25 Faden Wassertiefe, bei Schlammgrund.

Vier Meilen südöstlich hiervon, gegenüber der Einfahrt in die Temple-Bai, liegt der zweite Ankerplatz; auf 5—6 Kabel Entfernung vom Lande ergaben hier Lothungen 15—20 Faden, Schlammgrund.

Die innerste Partie der Bai wurde mit Booten untersucht. Das Wasser ist hier sehr seicht, wie die punktirte Linie in der Skizze anzeigt. Sonst fanden wir, wo immer wir lotheten, durchwegs 60—100 Faden und mehr Wassertiefe.

Das Loth wurde in dieser Bai 26mal geworfen und hiebei jeder Theil der Bucht in Berücksichtigung gezogen, da Gegenwind uns beim Verlassen der Bucht aufzukreuzen zwang und die Jacht an alle Punkte der Bai, wiederholt auch nahe unter Land brachte.

Auch in der Sassen-Bai ist vorzügliches Terrain für Benthierjagden, da die Berghänge mit den verschiedensten Moosgattungen dicht bewachsen sind.

Im Ost der Bucht erhebt sich der gewaltige Temple-Mount bis zu 1100 m Höhe, ein imposanter, durch senkrecht abfallende, zerklüftete und zerrissene Felswände von blaugrauer Farbe auffallender, weithin sichtbarer Berg.

Im Hintergrunde der Temple-Bai fällt ein charakteristischer, über die ganze Breite der Bucht reichender Gletscher mit jäh abstürzender Eiswand zum Meere ab.

Das früher erwähnte, in der Sassen-Bai in Form einer Insel gesammelte Treibeis schien von dem letztgenannten Gletscher und dem Baieneis der Temple-Bai herzustammen.

Dieses Treibeis verschonte in der Folge weder FLEUR DE LYS I. noch deren Insassen und brachte uns zweimal in höchst kritische Situationen.

Es war am Morgen des 29. Juli, während wir noch der Ruhe pflegten, als die wiederholt genannte Eisinsel, der Wirkung von Strom und Wind folgend, in die Nähe unseres Ankerplatzes gelangte, was der wachhabende Matrose alsbald meldete.

Eismeister Jakobsen rieth, alles zum sofortigen Verlassen des Ankerplatzes bereit zu halten, da dieser Eiswall bei der Nähe zum Strande uns in eine gefährliche Lage versetzen könnte. Wenn diese Eismassen weiter gegen die Küste getrieben wären und FLEUR DE LYS I. nicht rechtzeitig das Weite hätte suchen können, würde die Jacht zweifelsohne

von den Eismassen gegen das Land gedrückt und eventuell zum unfreiwilligen Stranden gezwungen worden sein.

Rasch waren die Segel gesetzt und der Anker auf und niedergeholt.

Se. kön. Hoheit hatte eben beschlossen, diesen Ankerplatz mit einem anderen Orte in der Sassen-Bai zu vertauschen, als die Peilungen der Eisinsel eine Änderung der Treibrichtung derselben erkennen ließen. In der That schwenkte die Eisinsel, als sie FLEUR DE LYS I. auf 400 m nahegekommen war, von einer localen Strömung erfaßt, in scharfer Wendung nach Süd, und entfernte sich allmählich von unserem Standorte. Die Gefahr war vom Schiffe abgewendet; auch wurde nun beschlossen, auf unserem Ankerplatze zu verharren, da es nicht ausgeschlossen war, dass die Eisinsel uns auch an anderer Stelle in kritische Situationen bringen könnte. Für alle Fälle blieb ein Theil der Segel gehisst, der Ausstich der Kette wurde um ein geringes vermehrt und eine volle Wache trat an Stelle des Signalpostens in den Deckdienst. Wir beabsichtigten auch nur mehr wenige Stunden zur Vornahme einiger Untersuchungen am Lande in diesem Hafen zu verbleiben und wollten im Falle des Wiedereintrittes der kaum abgewandaten Gefahr nicht unvorbereitet sein.

Während die Eisinsel sich in gefährlicher Nähe von FLEUR DE LYS I. befand, glaubten einige Leute an Bord, auf den flachen Eisblöcken Seehunde bemerkt zu haben, doch wurde diesem Umstande in Anbetracht der wenig beneidenswerten Lage, in der sich die Jacht in diesem Augenblicke befand, nicht viel Beachtung geschenkt. Jetzt aber, wo die Gefahr von uns abgewendet war, regte sich die Jagdlust, gepaart mit der Freude über die seltene Gelegenheit, Seehunde auf dem Eise erlegen zu können.

Eine genaue Recognoscierung mit Fernrohren ergab, dass auf der nunmehr beiläufig eine halbe Seemeile von uns entfernten Eisfläche tatsächlich unzählige Robben ihre Ruhestätte aufgeschlagen hatten.

An einzelnen Stellen lagen die Wassersäugethiere, so weit man untersuchen konnte, haufenweise beisammen. Niemand konnte nunmehr der Versuchung widerstehen und so wurden augenblicklich zwei Boote für eine Excursion ausgerüstet. Gewehre und Harpunen bereit gelegt und alle erforderlichen Gegenstände in den Booten gestaut. In das erste Boot, ein in England speciell für diese Reise angeschafftes Whale-boat verfügte sich Se. kön. Hoheit in Begleitung des Grafen Zileri, während Fürst von Campofranco und ich das zweite Boot bestiegen. Erst thunlichst rasch, später bei Annäherung an das Packeis möglichst leise rudend, gelangten wir, von den Seehunden unbemerkt, auf Schussdistanz.

Vier Schüsse krachten gleichzeitig, doch nur zwei Seehunde blieben todt am Eise liegen. Mit einem Satze waren alle anderen in der Umgebung dieser Stelle sich sonnenden Seehunde im Wasser verschwunden, nur die beiden von Sr. kön. Hoheit und dem Grafen Zileri tödtlich ge-

troffenen Thiere lagen, schwarzen unformlichen Massen gleich, auf dem blendend weißen Eise.

Bei unserem Näherkommen bemerkten wir, dass die fast kreisförmige Eisinsel aus dicht zusammengepacktem Baien- und Gletschereis bestand und in der Mitte eine große runde Fläche freien Wassers besaß, so dass sie einen ringförmigen Eisgürtel vorstellte. An mehreren Stellen war der Ring von schmalen eisfreien Wasserstraßen durchbrochen.

Eismeister Jakobsen war nicht mit; er hätte uns jedenfalls vor unvorsichtigem Eindringen in das Innere des Eisbreies gewarnt. Im Jagdeifer und in Unkenntnis der Gefahr, die ein darartiger, einer Falle vergleichbarer Eisgürtel in sich birgt, wagten wir uns mit den Booten durch eine offene Wacke in das mittlere Becken der Eisinsel, um die an der gegenüberliegenden Seite des Gürtels sich sonnenden Seehunde, die von den Schüssen nicht verschont worden waren, zu erlegen.

Durch ein tückisches Spiel des Zufalls schloss sich jedoch hinter uns rasch die schmale Wasserstraße, durch die wir mühsam eingedrungen waren, sowie auch alle anderen schmalen Einfahrtscanäle, so dass wir bald von einem breiten Ringe dicht zusammengepackter Eisblöcke umgeben waren. Die Wahrnehmung, dass sich alle Wacken der Eisinsel geschlossen hatten, alarmierte uns nicht wenig; wie sollten wir nun mit den schwachen Booten die Eisfelder durchbrechen?

Der Jagdeifer war sofort abgekühlt, und sobald wir zur Einsicht gekommen waren, uns abermals in einer höchst precären Lage zu befinden, dachte niemand mehr der Seehunde, die uns in diese Falle gelockt hatten und nun, unbeirrt um unsere Situation, trotz unserer Nähe keine Miene zur Flucht machten.

Vorerst versuchten wir, einen Ausweg aus dem mächtigen Eisringe zu finden, doch vergeblich. Stets mussten wir die Fruchtlosigkeit unserer Versuche einsehen und in das offene Bassin in der Mitte des Eispackes zurückkehren. Endlich wurde beschlossen, den Weg über das Packeis anzutreten. Am äußeren Rande des Gürtels war mittlerweile Hilfe erschienen, da an Bord der Jacht unsere Situation bemerkt worden war. Doch befanden sich die Leute, die mit einem Boote gekommen waren, nicht so bald in der Lage, uns thatsächlich Hilfe zu leisten, da der Eisring zwischen uns lag und ein schwer zu übersteigendes Hindernis bildete.

Rasch sprangen wir auf das Eis, um hierauf mit vereinten Kräften die Boote aufzuholen; sodann begann die mühsame Arbeit des Schleppens der Boote über die Eisfläche, was in Anbetracht der zahlreichen Risse und Spalten, sowie der unzähligen blockartigen Erhebungen des Eises keine leichte Arbeit bildete.

Se. kön. Hoheit gieng mit gutem Beispiel voran und half wacker und unermüdlich beim ruckweisen Vorwärtsschieben der Boote mit. Es

wäre uns ein leichtes gewesen, unter Zurücklassung der beiden Boote, rasch weiter zu kommen, doch wurde an eine solche Lösung selbstverständlich nicht gedacht.

Was hätten wir auch in der Folge ohne die beiden besten Boote der Jacht anfangen können? Nach mühevoller, stundenlanger Arbeit und nach Übersetzung von 42 größeren Eisfeldern gelang es uns, eine eisfreie Stelle zu erreichen, worauf unter donnerndem Hurrah die Boote ins Wasser geschoben werden konnten. Die Rückfahrt zur Jacht wurde seitens aller in gänzlich erschöpftem Zustande bewerkstelligt.

Wenn auch beide Eisabenteuer, die wir an diesem Tage in der Sassen-Bai erlebten, höchst eraster Natur waren, ermangelten dieselben andererseits doch nicht mancher humoristischen Scene.

Sobald wir glücklich an Bord rückge langt waren, vergaßen wir beim trefflichen Mahle bald alle Gefahren und Mühen des Tages und besprachen nur mehr die durch das unerwartete Abenteuer unwillkürlich hervorgerufenen heiteren Episoden.

Besonders that sich hierbei Graf Luchesi im traulichen FLEUR DE LYS-Salon, in der anregenden Wiedergabe einiger tragikomischen Situationen hervor.

Die folgende Nacht verlief ruhig und ungestört, so dass alle sich dem wohlverdienten erquickenden Schläfe hingeben konnten.

Wir beherzigten jedoch in der Folge die aus diesem Vorfalle gewonnene Lehre und wagten uns nicht mehr in heintückische Eisfelder

Nachdem wir die Sassen-Bai ihrer ganzen Länge nach in der auf Karte 4, S. 40 ersichtlichen Weise abgefahren hatten, wendeten wir uns gegen Gyps-Book, dem Vorgebirge, das die Sassen-Bai von der Klaas-Billen-Bai trennt. Zwei kleine Inseln und mehrere Felsen liegen diesem Cap vor und es zeigte sich sofort, dass diese Eilande mit vollster Berechtigung den Namen Gänse-Inseln tragen.

Unabsehbare Mengen von Spitzbergen-Gänsen und Eiderenten bevölkerten diese Inseln, die in diesem Jahre vollkommen eisfrei und leicht erreichbar waren.

Wie so viele andere hochnordische Vögel, brüten auch die Spitzbergen-Gänse und Eiderenten auf fast allen, an Spitzbergens Küsten zerstreut liegenden, meist niedrigen Felseneilanden, von deren Strände sich das Eis schon frühe löst, so dass sie den Blau- und Polarfüchsen, welche mit Vorliebe auf den Raub der Eier und der jungen Vögel ausgehen, unerreichbar bleiben.

Vorherrschend brüten hier Eiderenten, doch kommen auf den niedrigeren Theilen auch Gänse und Meerschwalben und auf den höchsten Felspitzen vereinzelte Eismöven vor.

Erst wenn sich das Eis von der Küste trennt, lassen sich die Vögel auf den Inseln nieder. Daher kommt es, dass einzelne Eilande in manchen Jahren infolge veränderter Eisverhältnisse unbesetzt bleiben, in anderen Jahren wieder dicht bevölkerte Brutstätten bilden. Wer nie eine solche Vogelinsel gesehen hat, kann sich auch nach der besten Beschreibung keinen annähernden Begriff von der Menge der darauf nistenden Vögel, von dem ewigen Schnattern und Schreien und von den beständigen Streitigkeiten des gefiederten Volkes machen. Die Nester liegen zerstreut über das ganze Eiland und so dicht nebeneinander, dass man keinen Schritt machen kann, ohne in ein Nest oder auf Eier zu treten.

Die Weibchen sitzen beständig auf den Eiern und fliehen erst, wenn man unmittelbar an ihre Nester herantritt; weniger Muth zeigen die Männchen, welche schon beizeiten auffliegen und sehr schwer zu erlegen sind.

Da die Brutzeit noch nicht so weit vorgeschritten war, dass die Eier unbenützbare gewesen wären, sammelten wir gegen 100 Eier und fanden, dass sie bis auf jene, die schon theilweise angebrütet waren, vorzüglich schmeckten.

Bei vorgerückter Jahreszeit kann man, wie der Eismeister uns lehrte, mit Hilfe eines Kunstgriffes beim Einsammeln, ein frisches Eiderentei von einem bebrüteten bereits nach dem Äußeren unterscheiden.

Man besteht nämlich das fragliche Ei durch eine Papierdüte, indem man volles Licht auf das am spitzen Ende der Düte aufgelegte Ei fallen lässt und behält nur jene Eier, welche etwas durchscheinend sind. Eine zweite Probe, die dann an Bord abgehalten wird, besteht darin, dass man die Eier in eine Salzlösung wirft; die untauglichen Eier schwimmen auf der Lösung, während die genießbaren zu Boden sinken. Wir legten alle Eier, die eine zweifelhaftes Aussehen hatten, wieder an ihren Brutort zurück und nahmen aus jedem Nest höchstens zwei Eier.

Kaum entfernt man sich 20—30 Schritte vom geplünderten Neste so kehrt das besorgte Weibchen rasch zurück und setzt das Brutgeschäft, unbekümmert um die Anwesenheit fremder Gäste, mit größter Wichtigkeit fort. Wie uns der Norwege erzählte, soll das Weibchen, wenn es unbemerkt geschehen kann, aus dem Nachbarneste auch ein oder zwei Eier stehlen, um seine Eierzahl wieder vollzählig zu haben.

Die Nester der Eiderenten sind mit Dunen ausgepolstert. Hätten wir es auf Dunenraub abgesehen gehabt, so wäre es uns möglich gewesen, eine genügende Menge dieses gesuchten Artikels zu sammeln, um den halben Schiffsraum damit anzufüllen.

Die von uns beachteten Grundsätze, kein Nest vollständig zu plündern und kein ungenießbares Ei den Thieren zu entwenden, werden von den norwegischen Fangleuten nicht eingehalten.

Nicht nur rauben diese alles rücksichtslos, sowohl Nester, als Dunen und Eier, wobei sie das unbrauchbare einfach fortwerfen, sondern sie schießen auch sinn- und planlos alle Enten nieder, die in ihren Schussbereich gelangen. Da zahllose Mengen solcher Thiere diese Gegenden bevölkern, kann der größte Theil der Beute meist nicht mitgenommen werden und wird am Lande liegen gelassen. Trotz dieser zwecklosen Vernichtung großer Thiermengen vermehrt sich das Vogelwild dennoch scheinbar von Jahr zu Jahr, denn die in einem Jahre gänzlich vernichteten Brutstätten zeigen sich im folgenden Jahre abermals gut besetzt.

Wohl schossen auch wir ungezählte Mengen Enten, doch trachteten wir, nur die schwerer zu schießenden Enteriche zu erhalten und erlegten stets nur so viel Thiere, als an Bord mitzunehmen und für die Küche zu verwenden unsere Absicht war. Nie schossen wir die arg verfolgten Vögel einzig des Jagdvergnügens wegen und trachteten meist nur solche Thiere zur Strecke zu bringen, die ihres schönen Gefeders wegen begehrenswert erschienen.

Südwestlich der größeren Gänse-Insel fanden wir, beiläufig 500 bis 600 *m* vom Lande entfernt, guten Ankergrund in 12—15 Faden Tiefe.

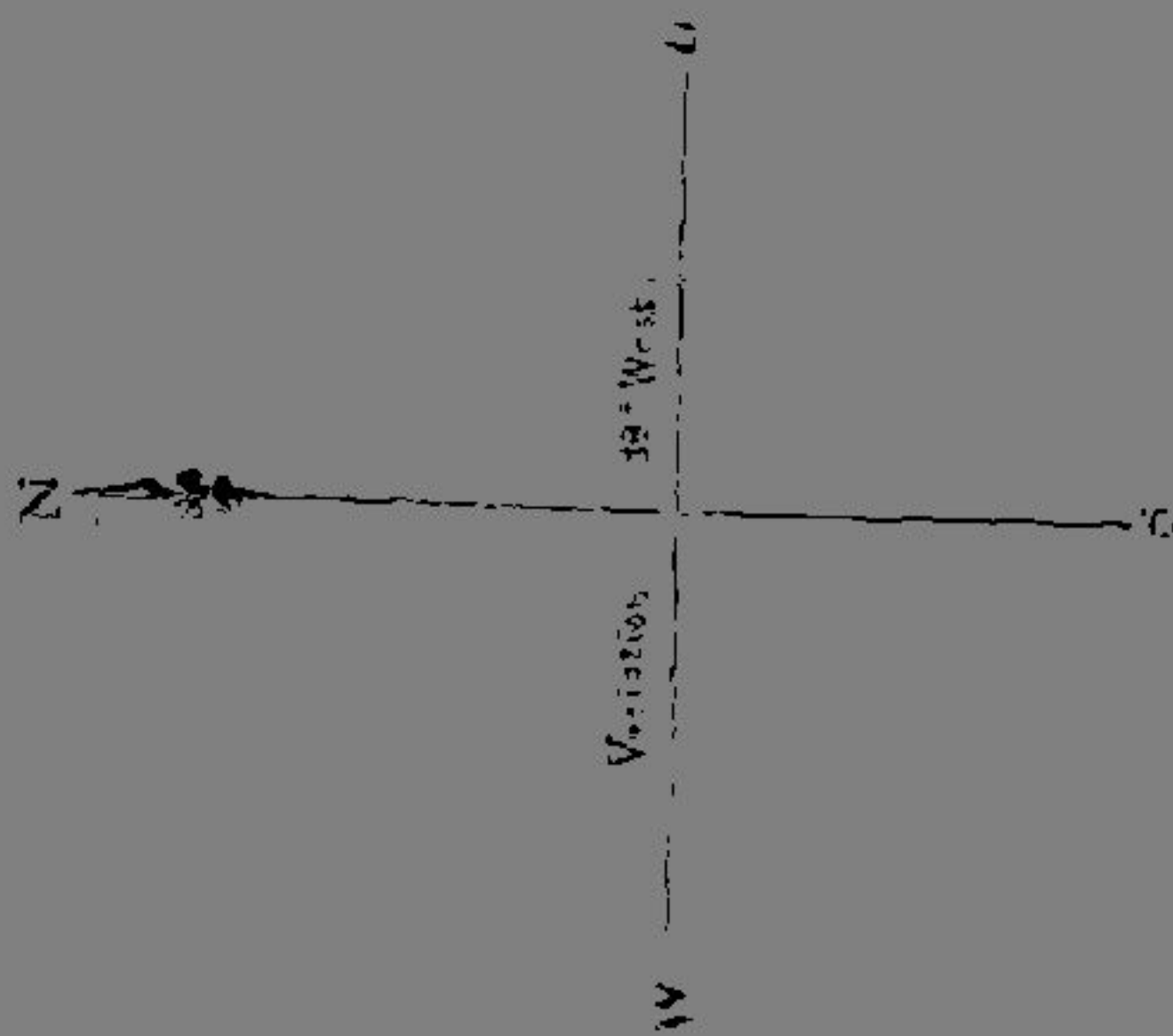
Der Gyps-Hook zeigt drei sich übereinander thürmende Etagen, die von oben nach unten von gewaltigen Spalten durchzogen sind. Zwischen dem Gyps-Hook und dem Lande westlich desselben zieht eine große Bucht nach Nordost und Nord, die Klaas-Billen-Bai, die nur selten besucht werden kann, da die inneren Verzweigungen des Eisfjordes nur in jenen Jahren zu befahren sind, wo besonders günstige Eisverhältnisse vorherrschen.

Wir fanden diese Bucht anfangs August mit Ausnahme einiger kleiner Eisberge eisfrei; nur die innerste Partie war noch mit Balanus gefüllt.

Soweit wir vordringen konnten, durchfuhren wir die Bucht, wobei wir constatierten, dass sie länger sei, als auf der Admiralitätskarte angegeben ist. Die innerste Partie theilt sich in zwei Arme, welche auf der Admiralitätskarte nicht angedeutet sind. Wie fast in allen Einbuchtungen des Eisfjordes wird der Abschluss der Bucht auch hier durch einen ausgedehnten Gletscher gebildet. Der die Klaas-Billen-Bai abschließende Gletscher verläuft zum Unterschiede von den meisten anderen Gletschern flach bei sanfter Steigung, ohne einen jähen Absturz zur See aufzuweisen. An der Westseite der Klaas Billen-Bai liegt ein guter Hafen. Von demselben besteht unseres Wissens bisher keine Aufnahme, doch ist er auf der Karte unter der Bezeichnung Skans-Bai erwähnt.

FLEUR DE LYS I ankerte nach vorsichtiger Untersuchung der Wasserfläche durch vorausgesandte Boote, inmitten der Bucht.

Karte 5.



PLAN

DER

SKANS-BAY.

WESTKÜSTE KLAAS BILLEN-BAY

ICE-FLORD. SPITZBERGEN.

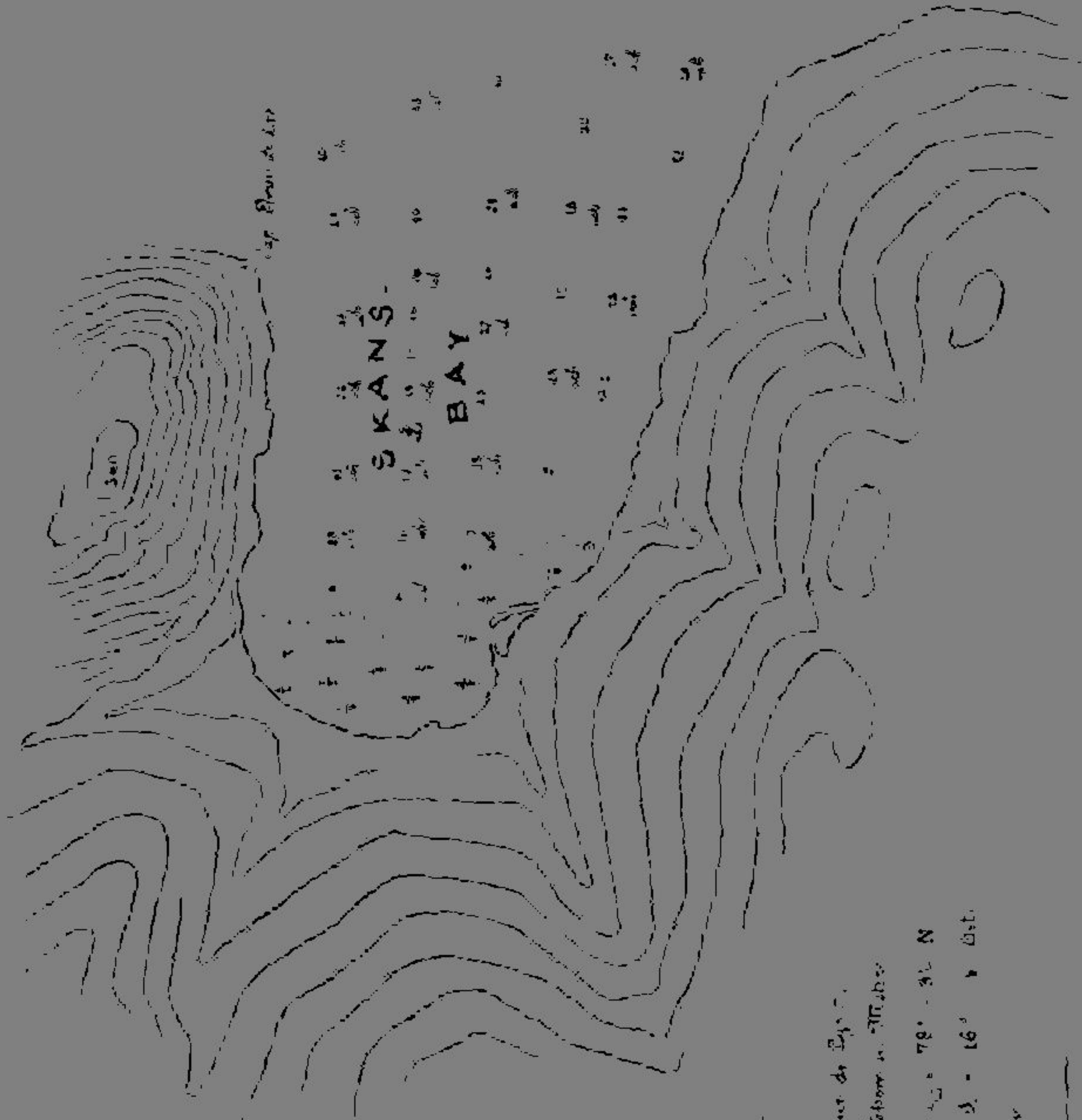
Entfernung von Cape mit Compass 12 Meilen

Der Name RUMER PRATT BEWACHEN VON BOUVEREN

und

Dr. CHARL. K. von BAKKE

K. u. L. Landvermesser - Copenhagen.



Die Ueberreste des Markts Rumer der Bay.

Entfernung von Skander. Entfernung in Meilen

Geographische Lage { 78° - 30' N
der Bay Skander der Bay { 16° - 16' W.

Dr. K. K. K.

Dr. K. K. K.

Im Laufe unseres Aufenthaltes daselbst bewerkstelligten wir eine Aufnahme dieses, einen vorzüglichen Ankergrund aufweisenden Hafens, die aus Karte 5 (Seite 47) ersichtlich ist.

Wie hieraus erhellt, besitzt die Skans-Bai von den Angaben der Admiralkarte sehr abweichende Contouren; der Grund verläuft allmählich gegen die Klaas Bitten-Bai und besteht durchgehends aus Schlamm. Mitten im Hafenbecken in 13—14 Faden Wassertiefe an der Stelle, wo auf der Skizze der Anker eingezeichnet ist, dürfte der beste Ankerplatz liegen. Es gelang uns, in der Skans-Bai einige interessante Funde zu machen.

So fanden wir gelegentlich des Absuchens von Wildspuren am Strande und in der Umgebung desselben eine Glaskugel mit angegossenem Henkel, wie solche nur von den Fischern in Norwegen, besonders aus der Loffotengegend, gebraucht werden.

Jakobsen versicherte uns, dass solche Kugeln, ähnlich den Korkstücken unserer Fischer, zum Ausbringen von Netzen, nur im nördlichen Norwegen verwendet werden. Den weiten Weg von den Loffoten bis Spitzbergen müssen sie nur mit Hilfe des Golfstromes zurückgelegt haben. Ferner fanden wir am Strande ein kleines Brett, augenscheinlich ein Bestandtheil eines norwegischen Fensterladens, und eine halbe Coconusschale, welche letztere von Westindien über den Ocean eine besonders lange Reise zurückgelegt haben musste, bevor sie so weit im hohen Norden stranden konnte.

Solche Funde zählen nicht zu den Seltenheiten; es ist bekannt, dass große Mengen von Bimstein erwiesenermaßen von den Küsten Islands mit dem Golfstrom nach Spitzbergen treiben, wo man längs der Küsten abgelagerte Mengen dieses Stoffes häufig findet. Nordenskjöld und Torell entdeckten bei Shoal Point in Spitzbergen sogar ein großes Fruchtexemplar einer „*Entada*“ genannten westindischen Schotenbohne.

Der warme Golfstrom, der alle diese Gegenstände über den Ocean bringt, schafft außerdem zwischen dem 70. und 80 Breitograd ein sommersüber vollkommen offenes Becken, und beeinflusst die Vegetation Spitzbergens derart, dass im Süd dieser Inselgruppe, unterhalb 75 ° Nordbreite, Flechten, Gräser und Moose wachsen, die beispielsweise in dem zehn Breitegrade südlicher liegenden Island nicht besser gedeihen könnten.

Bis zu den nördlichsten Vorgebirgen Spitzbergens ja selbst an den Küsten Novaja Zemljas, lassen sich die Spuren des Golfstromes verfolgen. Er schenkt England und Island ein angenehmes Klima und lässt den Winter in Norwegen milder ausfallen, als er häufig in unseren Breiten ist.

Die Gewässer der auf 60° Breite gelegenen Stadt Bergen frieren höchst selten zu, während unter demselben Breitengrad in andern Welttheilen 9 Monate hindurch strenger Winter herrscht.

Es gibt kein zweites Land, das bei gleicher Entfernung vom Äquator so günstige Temperaturverhältnisse aufweisen kann wie Norwegen, wo selbst unter 70° Breite die Gerste noch zum Reifen kommt.

Nach Beendigung unserer Aufnahmearbeiten konnte an die Weiterfahrt gedacht werden.

Der nächste Punkt des Eisfjordes, dem unser Besuch galt, war Cap Thordsen und die Küste östlich hiervon. Vier Meilen östlich von diesem bedeutendsten Vorgebirge des Eisfjordes liegen in 78° 27' 5" N.-Breite und 15° 44' O.-Länge die Beobachtungs- und Wohnhäuser der schwedischen arktischen Expedition des Jahres 1882, die zur selben Zeit, als die österreichische Expedition auf der Insel Jan Mayen einjährigen Aufenthalt nahm, den Winter im Eisfjord verbrachte.

Die Häuser, vier an der Zahl, und zwar ein Wohnhaus und drei Beobachtungshäuschen, ferner zwei kleine Bretterverschläge, die anscheinend als Lebensmitteldepots dienten, sind in tadellosem Zustande erhalten. Das Wohnhaus, nach Art der gewöhnlichen Holzhäuser des nördlichen Norwegens gebaut, ist noch theilweise eingerichtet, so dass es jederzeit bezogen werden könnte. Schiffen, welche in der Nähe dieser Gegend vom Eiszug plötzlich überrascht werden sollten, und den Rückzug nach Norwegen durchzuführen außerstande wären, bietet daher Cap Thordsen den besten Überwinterungsort, da daselbst wohnliche Behausungen liegen.

Auch zurückgelassene, brauchbare Kleider, ferner Bücher, Kochgeschirre, Wassereimer, Essbestecke und andere Gegenstände fanden wir in bester Ordnung im Wohnhause vor. Auf einem zurückgelassenen Documente bestätigten wir, die Häuser in bestem Zustande angetroffen zu haben.

Erwähnenswert ist, dass das Dach eines Beobachtungshäuschens, wahrscheinlich durch den Schneedruck zur Winterszeit, eingedrückt wurde, ferner, dass wir in einem Bretterverschlage, unweit des Wohnhauses, mehrere Kisten mit der Aufschrift „Dynamit“ fanden. Da wir diese Verschläge unberührt ließen, konnten wir nicht feststellen, in welchem Zustande das Dynamit sich befinde.

Beiläufig 400 m von den Häusern entfernt, doch näher dem Straude gelegen als diese, steht eine Hütte, die von einer schwedischen Unternehmung im Jahre 1872 errichtet wurde und zur Zeit des in der Umgebung des Cap Thordsen versuchten Abbaues metallhaltigen Gesteins als

Materialdepot diente. Die daselbst aufgefundenen reichen Lager von Caprolithen hatten zur Gründung eines Consortiums Veranlassung gegeben, welches die Ausbeutung dieser Lager in Angriff nahm. Eine kurze Eisenbahnlinie wurde angelegt, um eine Verbindung zwischen dem Steinbruch und dem Strande herzustellen.

Das Geleise dieser Bahn ist gegenwärtig noch gebrauchsfähig, doch sind die zahlreich entlang des Bahnkörpers zerstreut liegenden, meist umgestürzten „Hunde“ stark beschädigt und größtentheils ohne Räder. Der anfänglich vielleicht in zu großem Maßstabe begonnene Versuch lohnte nach kurzem Abbau nicht mehr, da die Betriebskosten den Reingewinn überwogen; es wurde daher die weitere Ausbeutung völlig aufgegeben.

In den ersten Jahren wurde der Abbau nur zur Sommerszeit betrieben. Da jedoch das die Arbeiter von Norwegen nach Spitzbergen überführende Schiff im kommenden Jahre nicht vor anfangs Juli beim Cap Thordsen zu landen vermochte und bereits Ende August wieder die Rückkehr nach Norwegen antreten musste, beschränkte sich die Arbeitszeit auf ein Minimum. Man verfiel daher auf den Gedanken, die Arbeiter bis October beim Abbau zu beschäftigen und dieselben sodann in dem Wohnhause am Strande überwintern zu lassen, wonach sie im Frühjahre die Arbeit früher fortsetzen konnten.

Dies führte zu einer der traurigsten Episoden, durch die zahlreiche Menschenleben schnöder Gewinnsucht zum Opfer fielen.

Die Norweger, welche sich zur Überwinterung auf Cap Thordsen bereit erklärt hatten, starben sämmtlich am Scorbut. Ein einfaches Kreuz an dieser Stelle trägt die Inschrift: *„Hier ruhen fünfzehn Norweger, gestorben im Frühjahre 1873,“* und gibt Zeugnis von dem beklagenswerten Ende dieser Unglücklichen. Zwei Leichname konnten von der Besatzung des im Sommer 1873 zum Zwecke der Verproviantierung der Station entsendeten Schiffes nicht mehr aufgefunden werden.

Der Ankergrund in der Nähe des Cap Thordsen ist minder gut. Wir fanden theils faulen Grund, theils grobkörnigen Sand, untermischt mit losen kleinen Steinen, und ankerten nach längeren Untersuchungen beiläufig 3—4 Kabel vom Lande, südlich der Beobachtungsstation, in 6—8 Faden Wassertiefe. Die Küste muss in dieser Gegend sehr vorsichtig angelaufen werden, da die seichten Stellen sich ziemlich weit vom Lande erstrecken.

Wie uns der Eismeister mittheilte, wurde die Gegend um Cap Thordsen von der schwedischen Expedition des Jahres 1882 aufgenommen. Leider stand diese Aufnahme uns nicht zur Verfügung. Wir beschränkten uns an diesem Ankerplatze lediglich auf die Untersuchung

der Wassertiefe jener Stellen, die bei unserer Annäherung zum Lande in Frage kamen.

Westlich vom Cap Thordsen zweigt der geräumige, langgestreckte North-Fjord, wie bereits der Name sagt, gegen Nord ab. Derselbe ist rings von hohen Bergen und gewaltigen Gletschern umrahmt. Bei Cap Wijk ankerten wir in 10—12 Faden Wassertiefe, 4 Kabel süd-östlich einer kleinen, dem Cap vorgelagerten Insel.

Ein Eindringen in die Dickson-Bai war nicht möglich, obwohl in diesem Jahre ausnahmsweise auch diese Bai größtentheils eisfrei war. Mehrere kleinere Excursionen zu Wasser und zu Land ergaben, dass auch diese Stelle der Karte des Eisfjordes fehlerhaft ist.

Nach der Zeichnung der Südspitze der „*Capitolium*“ benannten Halbinsel würde man daselbst flaches Land vermuthen. Statt dessen reichen hohe Hügelketten bis an das Meeresufer. Die Dickson-Bai ist bedeutend länger, als auf der Karte angegeben ist.

Vom *Capitolium*, dessen höchster Berg von uns bestiegen wurde, genossen wir bei klarem, schönem Wetter eine prächtige Aussicht über die gesammte, tief ins Land schneidende Bai. Die Zufahrt zur Dickson-Bai ist seicht, so dass größere Schiffe in dieses Becken nicht einfahren können.

Wir trafen gelegentlich einer Bootsfahrt im Canal an keiner Stelle mehr als 4—5 Faden Wassertiefe; in der Mitte dieses Canals erhebt sich eine Bank, über der nur 2—3 Faden Wasser liegen.

Die Vogelwelt ist in diesem Theile des Eisfjordes ungemein zahlreich vertreten. Am Eingang zur Dickson-Bai erhebt sich ein hoher, felsiger Berg, ein Repräsentant der sogenannten Vogelberge, deren wir auf unserer weiteren Fahrt unzählige trafen.

Tausende von Botges oder Rattenvögeln, von Teisten, Lummern und Meerschwalben nisten in allen Ritzen, Spalten und Aushöhlungen der Felswand. Ein nimmer endendes Geschrei und Geschnatter herrscht in der Umgebung einer solchen Brutstätte.

Nur besonders hohe und steile, sogar überhängende Felswände suchen die gefiederten Thiere zu diesem Zwecke auf, denn nur auf unzugänglichen Bergbängen sind sie vor den Nachstellungen ihrer zahlreichen Feinde sicher. Unaufhörlich fliegen die Vögel, die Felswände belebend, auf und nieder, weg und zu; und gab man gar einen Schuss in nächster Nähe ab, so erhoben sich Tausende und Tausende verschiedener Vogelgattungen aus ihren Verstecken, um gleich einer Wolke, förmlich die Sonne verfinsternd, mit ohrenbetäubendem Lärm durch längere Zeit den Fels zu umkreisen. Am ärgsten macht sich hierbei die pfeilschnell dahinfliegende arktische Meerschwalbe durch ihr Geschrei bemerkbar.

Erhascht dieses Thier mit seinem langen rothen Schnabel eine Beute, so stößt es einen unangenehmen, schrill klingenden Laut aus.

Die Lommen hingegen bilden die ruhigsten Bewohner des Vogelborges, denn sie stürzen sich, wenn einmal aufgescheucht, größtentheils nach kurzem Flug ins Meer, um ihren Weg, vom Feinde weg, tauchend und schwimmend fortzusetzen.

Die Lommen mit ihrem grauschwarzen Gefieder und ihren papageiartigen großen gelbrothen Schnäbeln sind übrigens nebst den Teisten, die am Rücken tiefschwarz, an den Bauchtheilen blendend weiß gefärbt sind und grellrothe Füße und Schnäbel besitzen, die niedlichsten Thiere der arktischen Vogelwelt.

Die Rotges oder Rattenvögel stehen den übrigen Thieren im Schreien nicht nach. Besonders komisch wirkt der Anblick dieser Thiere, wenn sie mit ihrer jungen Brut die ersten Ausflüge zu Wasser machen, wobei die Alten durch verschiedenartiges, heftiges Gekreisch oder Geräusche der Zufriedenheit oder dem Tadel über die Leistungen der Jungen Ausdruck zu geben scheinen. Stundenlang konnten wir uns daran belustigen, dem fröhlichen Treiben dieser Thiere am Wasser zuzusehen, welche nicht die geringste Scheu vor uns an den Tag legten.

Kamen wir den Rotges zu nahe, so tauchte die Schar wie auf ein Commandowort unter und erschien erst in weiter Ferne wieder an der Oberfläche. — Weiters gab es hier auch Alken in Massen; diese Thiere hielten sich jedoch immer dicht zusammen und zeigten sich sehr scheu. Weiter im Fjorde schwammen bunt untermischt Eiderenten, Eidergänse, die schneeweiße arktische Möve, kleine weißgraue Kryckie genannte Eismöven, endlich waren auf den zahlreichen im Fjord umhertreibenden Eisschollen zahllose Raubmöven zu sehen. Am Lande, bei Cap Wijk, hatten sich Bürgermeister-Möven in großer Zahl niedergelassen, die würdevoll, mit aufgeblähtem Gefieder am Strande stolz umherspazierten und es nicht der Mühe wert fanden, vor uns zu fliehen. Erst als mehrere Schüsse zur Bereicherung unserer ornithologischen Sammlung erdröhnten und einige Exemplare dieser stattlichen Mövengattung fielen, hielten es die den Eindruck des Hochmuthes verursachenden Bürgermeister-Möven für gut, auf und davon zu fliegen. Die Holländer, die bei ihren ersten Reisen nach dem Norden die Frachtheit und Raue dieser arktischen Mövengattung zuerst bemerkt hatten, gaben dieser Vogelart den Namen Bürgermeister-Möve, hiebei in wenig schmeichelhafter Weise auf ihre durch Hochmuth damals wohlbekannten Ortsväter in der Heimat anspielend.

Während unserer weiteren Streifzüge zu Lande schossen wir Schneesperlinge, grane Gänse und Lommen, endlich gelang es Sr. kön. Hoheit und dem Grafen Zileri, je ein Exemplar des Spitzbergen'schen

Schneehuhnes, eines in diesen Gegenden äußerst seltenen Vogels, zu erlegen, so dass im North-Fjord und bei Cap Wijk die vom Prinzen von Bourbon angelegte ornithologische Sammlung bezüglich dieser Regionen nahezu eine vollständige genannt werden kann.

Das Spitzbergen-Schneehuhn gehört übrigens, nach Malmgren, zu den wenigen Vogelarten, die auf Spitzbergen auch überwintern, während die meisten anderen Gattungen im Spätherbst südliche Klimate aufsuchen.

Fast sämtliche erlegten Vögel wurden kunstgerecht ausgeweidet und präpariert.

Bei unseren Strandpromenaden und Bergbesteigungen hatten wir nach dem Gesagten reichlich Gelegenheit, die interessantesten Bilder aus dem arktischen Thierleben zu studieren, und ließ sich besonders Graf Luchesi die Sammlung einschlägiger Beobachtungen anlegen sein.

Die Besteigung der Höhenzüge zur Durchstreifung des Terrains und behufs Erreichung günstiger Aussichtspunkte für die photographischen Aufnahmen Sr. kön. Hoheit gestalteten sich recht beschwerlich und waren zuweilen auch nicht ohne Lebensgefahr. Oft seilten wir uns aneinander und erklommen unter Jakobsens Führung die höchsten Spitzen nach allen Regeln der Hochtouristik.

Einfach und glatt geht dafür hierzulande der Abstieg von statten und meist auch so originell, dass er nähere Erwähnung verdient. Man setzt sich nämlich an einer der von den Berglehnen thalwärts ziehenden, mit meterhohem Schnee bedeckten Halden oder Furchen ohne Umstände auf die unter den Sitztheilen ausgebreitete Lederjacke (ein für Spitzbergen unumgänglich notwendiges Kleidungsstück) und gleitet, selbst bei stärkster Böschung, gefahrlos in wenigen Minuten hinab ins Thal.

Als Jakobsen uns zum erstenmale diese Art Abstieg vordemonstrierte, scheuten wir uns in Anbetracht der Steilheit der Rutschbahn vor der Nachahmung seines Beispiels, doch war die Sache anderseits sehr verlockend; hatten wir doch fast zwei Stunden zur Besteigung des Gipfels gebraucht, und nun war Jakobsen in kaum zehn Minuten zu Thal gefahren. Beherzt nahm Sr. kön. Hoheit einen Anlauf und folgte als erster unserem Eismeister. Gleich nach der ersten Thalfahrt waren wir sämmtlich zur Einsicht gekommen, dass dieses Manöver nur unheimlich aussehe, in Wirklichkeit aber leicht und sicher ausführbar sei.

Der Schnee, der im Hochsommer ziemlich an allen Stellen fast meterhoch liegt, ist so hart, dass er für solche Schleifpartien die günstigste Consistenz aufweist. Man sinkt ein wenig in der Schneefläche ein, wodurch eine seichte Rinne oder Furehe entsteht, in der man die Fahrtgeschwindigkeit nach Belieben vom langsamsten bis zum raschesten Tempo regeln kann.

Die vorgestreckten Füße berühren kaum die abschüssige Schneefläche; drückt man die Absätze etwas in den Schnee, so wird die Fahrt sofort vermindert oder gehemmt; hebt man jedoch die Beine von der Rutschbahn ab und verharrt in hockender Stellung auf der zum Schutz gegen die Feuchtigkeit unterlegten Lederjacke, so saust man pfeilschnell dahin. Selbst Flächen, deren Böschung schätzungsweise 40—50 Grad überstiegen, wurden von uns nicht gemieden, doch musste stets Jakobsen als Erster abrutschen, worauf die nachfolgenden Fahrten in dem vom Vorgänger ausgeweiteten Bette leicht waren. Mehr oder weniger besitzen fast alle an den Küsten und Fjorden Spitzbergens liegenden Höhenzüge für rasche Thalfahrten günstig gelegene und mit entsprechender Schuvedecke belegte Risse, Einschnitte oder Halden, so dass wir nach Überwindung der anfänglichen Schen kaum glaublich klingende kühne und rasche Abstiege zu verzeichnen hatten. Bei einiger Übung im Manövrieren, Steuern und Bremsen mit den Füßen gestaltet sich so eine Thalfahrt ungemein unterhaltend, und manche „Rutschpartie“, wie wir diese Fahrten später nannten, wäre wiederholt worden, wenn der Aufstieg zur Spitze nicht so beschwerlich gewesen wäre.

Von Cap Wijk, der nördlichsten Stelle des Eisfjordes, zu der die Jacht *Fleur de Lys I* vordringen konnte, wendeten wir uns wieder dem Hauptfjorde zu. Nördlich des Cap Boheman wurden wir durch Windstillen für längere Zeit zum Ankern gezwungen und luden, bei-
läufig vier Seemeilen vom Lande, in zehn Faden Tiefe guten Ankergrund.

Die Küste des Eisfjordes vom Safe Harbour bis zu dem „Collosum“ benannten Berge bildet eine Gletscherreihe, deren Grat nur durch zackige Felsgipfel unterbrochen wird.

Im Hintergrunde vereinen sich die Gletscher zu einer unabsehbaren Eismasse, so dass die zur See abfallenden Gletscher aus der Ferne wie die Enden eines ungeheueren, das ganze Land bedeckenden, weiß glitzernden Tuches erscheinen.

Cap Boheman ist eine flache Landzunge, die weit nach Ost vorspringt. Von dieser Stelle bis zum Safe Harbour ist die Küste nicht klar, ebenso soll nördlich des Cap Boheman seichtes Wasser liegen.

Im allgemeinen jedoch hat der Eisfjord überall genügend tiefes Wasser, und kann man sich fast an allen Stellen dem Lande auf 1 bis 2 Seemeilen Entfernung mit Sicherheit nähern.

Nach Absegelung des North-Fjordes hatten wir den größten Fjord Spitzbergens nahezu vollständig befahren und untersucht.

Schon wegen des Eisfjordes allein lohnt es sich, eine Reise nach Spitzbergen zu unternehmen. Die Großartigkeit der arktischen Natur in diesem großen Seebecken, die imposanten, ehrfurchtgebietenden Gletscher, die unvergleichlich schönen, wildromantischen, landschaftlichen

Scenerien, die das menschliche Auge in diesem entlegenen Winkel der Erde zu schauen bekommt, entschädigen reichlich für die eventuell mit Beschwerlichkeiten verbundene Reise dahin. Sollten selbst ungünstige Eisverhältnisse die Befahrung der weiter nördlich gelegenen Küsten Spitzbergens unmöglich machen, so wird der Anblick des Eisfjordes allein genügen, um jeden Polartouristen zur höchsten Begeisterung zu entflammen, und ihn weder die angewandten Mittel, noch die verlorene Zeit oder Mühe bereuen lassen.



Fahrt nach Nordspitzbergen und zur Eisgrenze.

Da sich beim ersten Besuch des Eisfjordes — Mitte Juli — gezeigt hatte, dass dieser Golf von der Advent-Bai bis Cap Bohe-
man noch vollständig vom Eise gesperrt sei, traten wir unverweilt die Reise nach Nordspitzbergen an. Bei meist günstiger Brise gelang es uns, in zwei Tagen bis zum 80. Breitengrad vorzudringen. Während diese Strecke durchsegelt wurde, machten wir folgende Wahrnehmungen:

Prince Charles Foreland, die große Insel, welche sich vom Eisfjord bis auf die Höhe der Kings- und Cross-Bai erstreckt, ist sehr gebirgig. Die Formen dieser Insel allein würden den Namen „Spitzbergen“ vollständig rechtfertigen, da sie eine große Menge steiler und zackiger Bergspitzen aufweist.

Die Küste der Insel verläuft jedoch zwischen Black Hook und Cap Sietve anders, als auf der Admiralitätskarte angedeutet ist. Annähernd richtig dürfte die auf den Courasskizzen angegebene Configuration der Westseite von Prince Charles Foreland sein.

Von dem auf der Karte unter dem Namen Goshawk Rock eingetragenen Felsen von 20 Fuß Höhe konnten wir weder bei der Ausreise, noch bei der Rückfahrt eine Spur wahrnehmen, obwohl wir beide-male bei klarem Wetter dicht an jener Stelle vorbeisegelten. Wahrscheinlich dürfte einst ein großer Eisberg von schmutziger Färbung, wie wir solche mehrfach begegneten und aus größerer Entfernung thatsächlich für Felseneilande ansahen, die Veranlassung zu der irrigen Eintragung in der genannten Karte gegeben haben.

Nach längerem Verweilen im Eisfjorde verbrachten wir nun wieder mehrere Tage in See.

Das Leben an Bord der Jacht in See nahm stets einen regelmäßigen Verlauf, wenn nicht besondere Vorfälle eine Abwechslung brachten. Jeder gieng seiner Beschäftigung nach; in der freien Zeit oblag man

leißig der Lectüre der verschiedenen Werke über Spitzbergen und dessen nähere Verhältnisse.

Sobald wir in eine Bucht oder einen Fjord eingelaufen und mit dem Lande in Berührung getreten waren, änderte sich die in See eingehaltene Tagesordnung. Aufnahmsarbeiten, anstrengende Märsche, anregende, oft nicht gefahrlose Jagden und andere Streitzüge ließen uns nur wenig zur Ruhe kommen und stellten jederzeit nicht geringe Anforderungen an sämtliche Reisetheilnehmer.

In See war es die regelmäßige und geordnete Tageseinteilung, welche uns die Zeit rascher verfliegen ließ, als dies sonst bei der Monotonie der stets vollkommen gleichförmig vor uns sich ausbreitenden Meeresfläche der Fall gewesen wäre.

Um 8 Uhr morgens versammelte man sich zu einem gemeinschaftlichen Frühstück, an das sich ein gemüthliches Plauderstündchen schloss.

Hiebei wurden die Tagesereignisse besprochen und alle Wahrnehmungen, die besonderes Interesse erregen konnten, eingehend erörtert.

Der Vormittag war verschiedenen Beschäftigungen, hauptsächlich der Führung der Schiffs- und Privat-Tagebücher, gewidmet.

Gegen Mittag vereinigten wir uns auf Deck zur Vornahme verschiedener Spiele und Übungen, da Se. kön. Hoheit fürsorglich stets bedacht war, uns außer Zerstreuung auch die nöthige körperliche Bewegung in anregender Weise zu bieten.

Die Dinerstände und das mit dem schwarzen Kaffee verbundene *dolce far niente* bildete einen keineswegs zu verachtenden Punkt des Bordlebens. Der Nachmittag vergieng theils unter anregenden Gesprächen und bei Lectüre, theils beim Schach- und Dominospiel, sowie unter den Klängen der verschiedenartigsten Musikinstrumente, die sich auf *Pleur de Lys I* befanden.

Se. kön. Hoheit, selbst musikalisch reich begabt, war ebenso wie jeder der anderen Herren bestrebt, hierin das Beste zu leisten, und so trug die edle Frau Musika auch ihren guten Theil dazu bei, den allgemeinen Frohsinn zu fördern und die Stunden in See rasch dahin fliegen zu machen.

Nach dem Abendessen, das um 8 Uhr serviert wurde, vertrieben wir uns die Zeit unter gegenseitigem Erzählen früherer Reiseerlebnisse, wobei Se. kön. Hoheit, der in der Welt weit mehr gesehen und kennen gelernt hatte als jeder andere von uns, durch Wiedergabe einer unerschöpflichen Fülle von Selbsterlebtem uns viel des Interessanten bot. Die Tage in See verstrichen auf diese Weise rasch und war bei aller Eintönigkeit unserer Lebensweise von Langeweile nie eine Spur zu bemerken.

Mit dem Einlaufen in einen Hafen trat eine vollständige Änderung der Tageseinteilung ein.

Des Morgens kurz nach dem Frühstück, das meist zu einer früheren Stunde als in See genommen wurde, zogen wir, je nach dem Zweck unserer geplanten Excursion, mit Messtisch, geodätischen Instrumenten und photographischen Apparaten, oder aber mit Gewehren und Rucksäcken aus, um die Gegend entweder zu erforschen oder zu durchplütschen.

Meist kehrten wir ermüdet erst am späten Abend oder gar erst am frühen Morgen auf FLEUR DE LYS I zurück und begaben uns nach eingenommenem Mahle schleunigst zur Ruhe, um am nächsten Morgen, oder besser gesagt, nach 8 Stunden Erholung, neugestärkt wieder aus-zuziehen.

Fast täglich langten wir eine Stunde später an Bord an, als ursprünglich geplant war, daher der Schiffskoch sich bereits daran gewöhnt hatte, mit dieser Verspätung zu rechnen.

Durch die immer größer werdenden Verspätungen rückte die Stunde unserer Mahlzeit beständig vor und fiel schließlich gar in die Morgenstunden. Infolge der beständigen Tageshelle war diese Verschiebung unmerklich, fast uns allen unbewusst eingetreten, so dass wir zum Schlusse zu unserem Ergötzen statt um 7 Uhr abends, um 7 Uhr morgens das Diner einnahmen.

Der Wechsel von Tag und Nacht konnte uns weder stören, noch auf die neue Ordnung der Dinge aufmerksam machen, denn die Sonne des Nordens beleuchtete unablässig die blendenden Schneefelder und übergoss die glitzernden arktischen Landschaften ohne Wechsel mit ihrem magischen Lichte.

Die Zeit verging uns am Lande bei der Fülle von Abwechslung stets rasch, und oft bedauerten wir, diesen oder jenen Ort, der so viel des Interessanten bot, frühzeitig verlassen zu müssen; doch drängte es uns alle weiter nach dem hohen Norden, der nur in der kurzen Spanne des arktischen Sommers erreicht werden kann.

Dem Reiseprogramme Sr. kön. Hoheit zufolge sollte soweit nordwärts gesegelt werden, als es die Eisverhältnisse gestatteten.

Bis zum 80. Breitengrad gieng die Fahrt verhältnismäßig leicht und rasch vonstatten. Größere Treibeismengen und vereinzelte Eisberge von außerordentlichem Umfang gaben zwar der Jacht viel zu schaffen, doch konnten wir diese Hindernisse durch Abweichungen von der directen Route stets umsegeln.

Sowie der 80. Breitengrad jedoch überschritten war, konnte an ein weiteres Vordringen gegen Nord nicht mehr gedacht werden. In ziemlich gerader Linie verlaufend, zog die undurchdringliche Polareismasse, einen festen, einheitlichen, durchwegs zusammenhängenden Wall von 10—15 m

Höhe bildend, zwischen $80^{\circ} 5'$ und $80^{\circ} 10'$ nördlicher Breite, beiläufig in westöstlicher Richtung dahin. Zahllose Treibeisblöcke, Eisschollen und Eisberge lagerten der Kante des festen Eises vor, so dass nur mit äußerster Vorsicht und, zur Verminderung der Fahrt, unter gekürzten Segeln Weg gemacht werden durfte.

Das Schauspiel, welches sich unseren staunenden Blicken nunmehr bot, war jedoch großartig und unbeschreiblich. Von einem unwiderstehlichen Verlangen getrieben, diese prachtvollen, in Blau und Weiß abgetönten Bilder möglichst lange und vollständig zu genießen, ist man versucht, stets weiter und weiter vorzudringen.

Unermesslich lag die imposante, unerforschliche Masse vor uns; wohin das Auge auch schweifte, sah es nur unabsehbare Eisfelder von blendender, die Sinne berückender Wirkung.

Hier entrollten sich uns die Wunderbilder der Eiswelt, die starre und doch so reizvolle Poesie des Nordens umfieng uns rasch, wie mit einem Zauberschlage.

Wie Märchenträume aus „Tausend und einer Nacht“ tauchten gleich schimmernden Palästen kunstvolle Eisgebilde vor uns auf. Unwillkürlich zaubert die Phantasie die Kinderzeit mit ihren Büchern voll geheimnisvoller Sagen, in denen überirdische Geschöpfe ihr geisterhaftes Wesen treiben, hervor.

Hier lagen die mit dunklen Schatten übertönten krystallinen Zaubergrotten, aus denen man in jedem Augenblicke eine Fee des Nordens heraustreten zu sehen gewärtigen konnte, um dem staunenden Bewunderer ihr unabsehbares Reich voll Glanz und Pracht zu zeigen.

Eine fast unheimliche Stille herrscht in diesen Regionen. Kein Vogel regt seine Schwingen; durch nichts wird die unermessliche Eisfläche belebt; kaum zieht ein leiser Lufthauch darüber hin oder kräuselt leichte Wellen auf der spiegelglatten Flut.

Nur aus der Ferne tönt zuweilen das dumpfe Geräusch der Brandung, die hin und wieder an die krystallinen Eiswände schlägt. Schier unheimlich und überwältigend ist es hier, so fern von dem Getriebe der Welt, so allein inmitten der Unendlichkeit.

Wer wäre da nicht versucht, sich in Gedanken über die Geheimnisse des hohen Nordens, die unenthüllt vor den Blicken des Beschauers liegen, zu ergeben; wer könnte der Lockung widerstehen, seinen Fuß auf dieses verführerische, gänzlich unbekannte Eisgebiet zu setzen, wenn nur der Schein der Möglichkeit eines Erfolges bestünde!

Von Spitzbergen aus ist es nur einem kühnen Polarfahrer gelungen, auf dem Eisterrain weiter nach Nord vorzudringen.

Der berühmte Parry machte 1827 den Versuch, mit Renthieren und Hundeschlitten sich weiter in das Innere des Polareises zu wagen.

Unter den größten Mühen und Beschwerden zog er über das wellenförmige, rissige, unebene Eis, und kämpfte sich bis zum 82. Breitengrad durch, musste aber, die Unmöglichkeit des weiteren Vordringens einschend, sein Unternehmen aufgeben.

Es dürfte kaum je dazu kommen, dass eines Menschen Fuß von dieser Stelle aus den Nordpol, dieses seit Jahrhunderten angestrebte Ziel vieler Männer der That und Wissenschaft erreichen wird.

„*Lasciate ogni speranza voi, ch'entrato!*“ scheint auch diese unbewegliche Masse dem verwegenen Eindringling zuzurufen, dessen heißeste Wünsche vor solch drohender Warnung zurückschrecken müssen.

Auch wir wurden vom Fieber der Forschungslust erfasst und hätten gerne einen weiteren Vorstoß gemacht, doch geboten uns bei 80° 3' **nördl. Breite**, dem höchsten während dieser Jachtfahrt erreichten Punkte, die in stets dichterem Mengen auftretenden Eisfelder gebieterisch Halt.

Die Verhältnisse lagen hier derart, dass bereits der größere Theil der umliegenden Wasseroberfläche vom Eise bedeckt war. Freie Wassercanäle zwischen den Eismengen, sogenannte Wacken im Eise, waren nurmehr spärlich zu sehen.

Hackluyts Heafland, die Nordspitze von Amsterdam Eiland, die Smeerenburger Bucht, die Felsen Vogelsang, Cloven Clift und die beiden Norway-Inseln lagen 10—15 Meilen südlich unserer Position und boten mehrere gute Zufluchtsstätten für den Fall eines uns schleunigst aufgezwungenen Rückzuges; so beschlossen wir denn, etwas südlich haltend, gegen Ost vorzudringen und wenigstens, soweit die Eisgrenze es gestattete, die Nordküste Spitzbergens kennen zu lernen.

Doch auch auf diesem Wege war nicht viel zu erreichen. Nach vierstündiger Fahrt längs des 80. Breitengrades sahen wir auch im Ost alles gesperrt. Die Grenze des Polareises konnte vom Krähenneste, dem höchsten Punkte des Fockmastes aus, genau verfolgt und im Auge behalten werden.

Der Eiswall selbst bildete eine zusammenhängende, undurchdringliche Masse, die von den vielen Treibeismengen, die stellenweise auch ausgedehnte Flächen bedeckten und wallartig verliefen, deutlich unterschieden werden konnte.

Mühsam bahnten wir uns den Weg nach Ost, nicht ohne zeitweise mit kleineren Eisblöcken in unsanfte Berührung zu kommen, was sich bei der Menge des umbertreibenden Eises nicht vermeiden ließ.

Stetig nahm die Zahl des die Meeresfläche bedeckenden Treibeises zu, so dass auch unser Eismeister zur Umkehr drängte, da ein Wechsel des Windes unsere Situation höchst bedenklich gestalten konnte.

Bisher wehte südwestliche Brise, die, bei unserem Course rauchem Wind bedeutend, einerseits das Manövrieren im Eis erleichterte, anderseits auch die Treibeismengen gegen Ost trieb.

Ein Umspringen des Windes nach Ost hätte zur Folge gehabt, dass alle diese, dem Spiele der Wellen und des Windes überlassenen Eismassen in umgekehrter Richtung gezogen wären, in welchem Falle wir nothgedrungen sofort zur Umkehr gezwungen gewesen wären. Se. kön. Hoheit Prinz Heinrich von Bourbon ließ sich bei seinem Streben, so weit als möglich nach Nord und Ost vorzudringen, durch die großen Eismengen nicht abschrecken, und erregte durch seine Beharrlichkeit, immer tiefer in das Treibeis einzusegeln, selbst das Staunen und die Bewunderung des norwegischen Eismeisters, der von Kindheit auf an das Manövrieren im Eise und an den Anblick großer Eismengen gewohnt war.

Die Frage des Vorwärtskommens löste sich jedoch bald von selbst, da in beiläufig 12° 30' Ostlänge die feste Eiskante auch südlich von unserer Position gesichtet wurde.

Bei weiterer Annäherung an den Eiswall constatirten wir, dass die zuerst nördlich des 80. Breitegrades gesichtete Eisgrenze bis 12° 30' östl. Länge beiläufig in der Richtung NO. verlief, von hier an jedoch, einen Kreis bildend, südlich abbog und dicht unter Land bis zur Bed-Bai an der Nordküste Spitzbergens zog. Da an ein Weitersegeln nach Nord oder Ost unter diesen Umständen nicht mehr zu denken war, beschlossen wir, auf einem Ankerplatze zwischen den Norway-Inseln Zuflucht vor den immer zudringlicher auftretenden Eismengen zu suchen.

Die beiden Norway-Inseln sind nicht, wie man nach der Karte von Spitzbergen zu glauben verleitet wird, niedere, flache Inseln; vielmehr stellen sie schroffe Felsen von beträchtlicher Höhe dar. Der Canal zwischen beiden Inseln bietet gute Ankerplätze; die Einfahrt in denselben ist von beiden Seiten leicht zu bewerkstelligen. Während unseres fünf-tägigen Aufenthaltes daselbst hatten wir vollauf Gelegenheit, eine genaue Aufnahme dieser Inselgruppe zu vollführen, welche aus Karte 6 (Seite 62) zu entnehmen ist.

Outer Norway Eiland, die nördliche Insel, zeigt drei größere Bodenerhebungen; die mittlere derselben ist nach Angabe des Taschenbarometers 200 m hoch. Von dieser Spitze aus genossen wir eine prächtige Rundsicht auf das umliegende Land-, Wasser- und Eisgebiet. Die Eisgrenze, die uns beim Überschreiten des 80. Breitegrades so viel zu schaffen gab, konnte von hier aus deutlich wahrgenommen und ihr Verlauf auf der Karte skizziert werden.

Auch auf einen merkwürdigen Umstand wurden wir jetzt aufmerksam.

Karte 6

PLAN

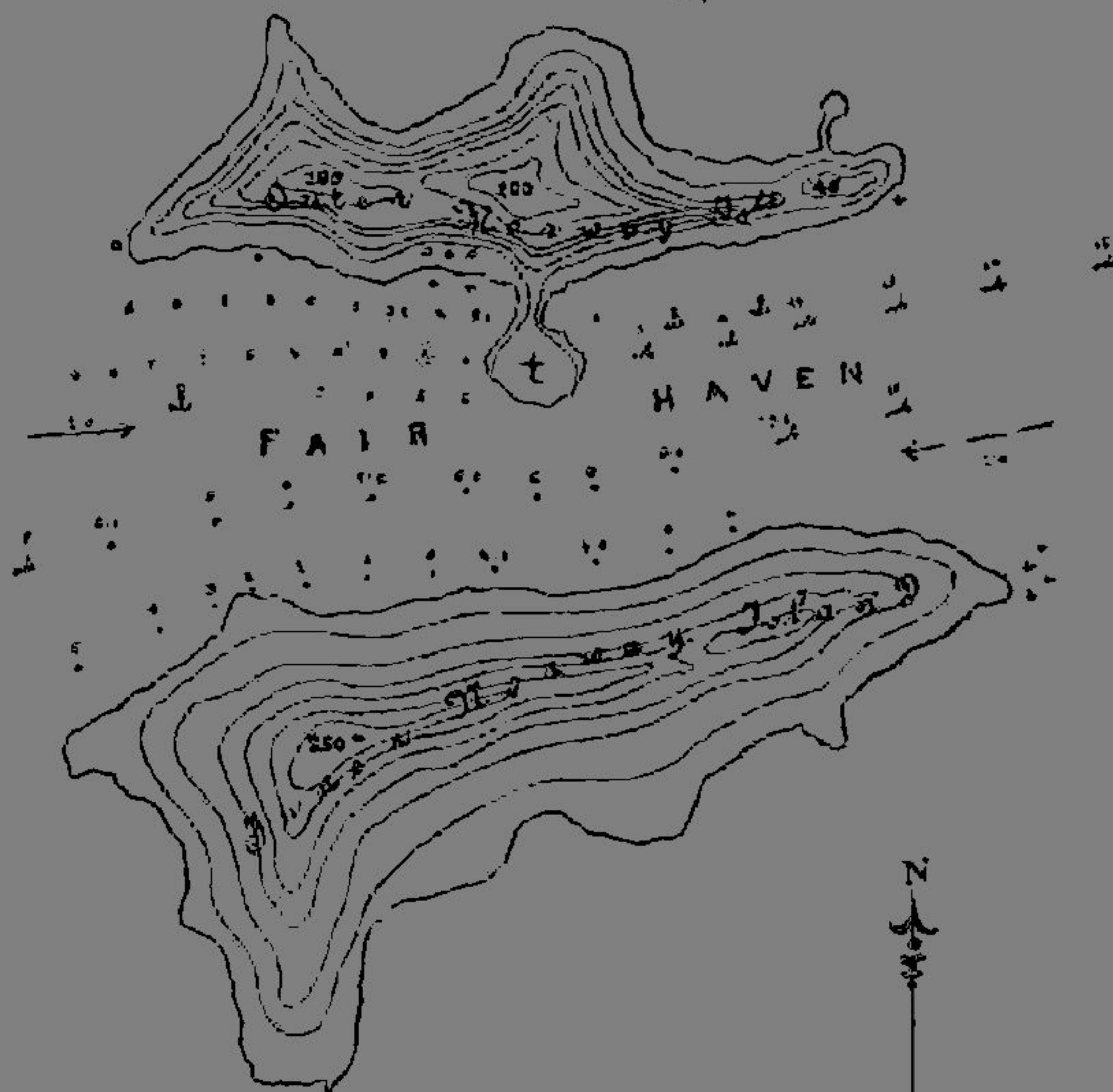
der beiden Norway Islands:

INNER & OUTER NORWAY-ISLANDS.

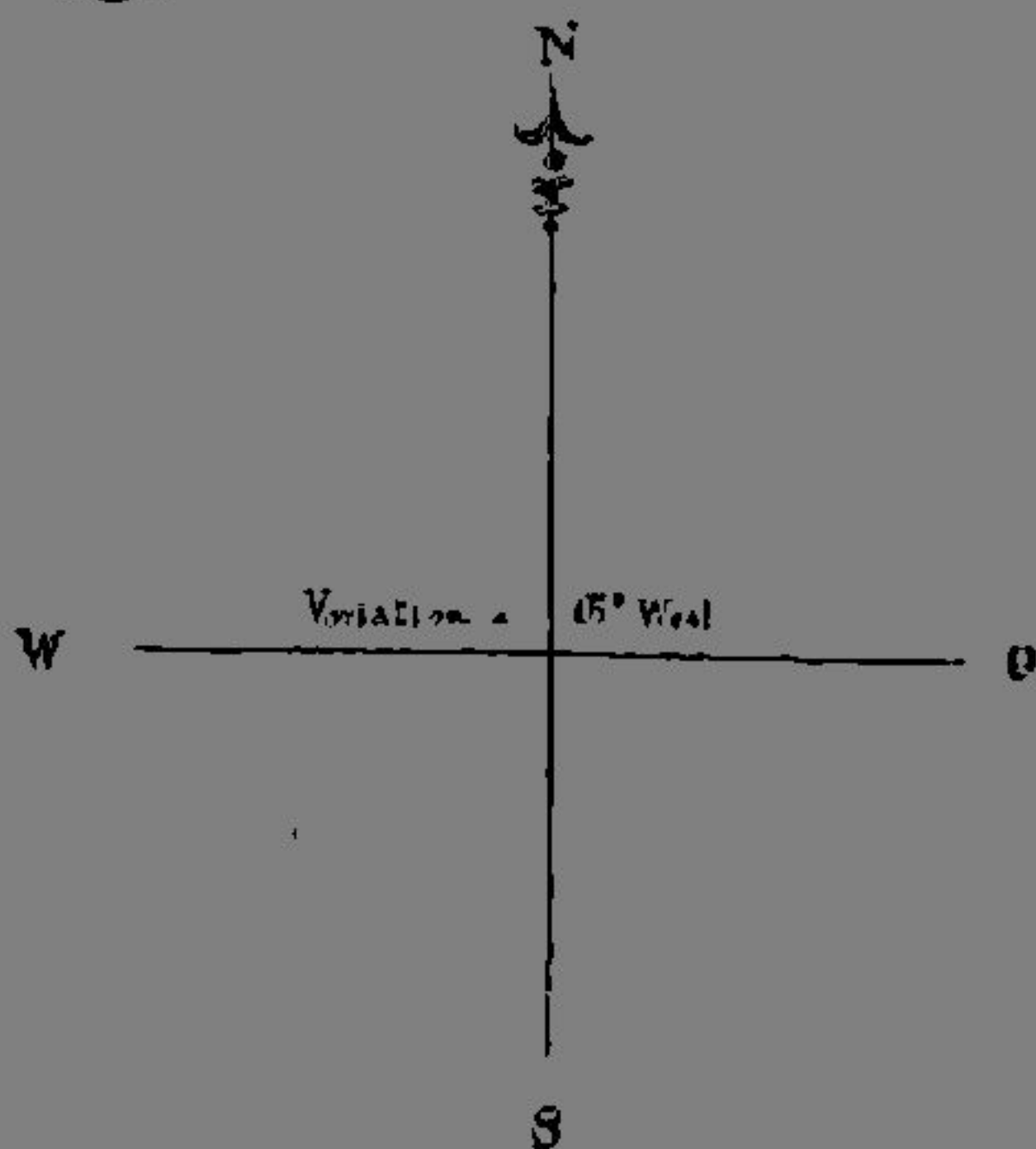
an der Nordküste Spitzbergens.

Entwerfendes zwischen diesen Inseln. Aufgenommen mit Compass
und Lotbleim., von Seiner königlichen Majest. Prinz

Heinrich von Bourbon

und Richard Ritter von Bary. k. u. k. Linienschiff-
Leutnant.Höhen in Meter, Tiefen in Faden. s = Schlamm, S = Sand, + Klippen,
⊕ Untiefe.S W Spitze Outer-Norway φ $\frac{79^{\circ} 50' 30'' N}{22^{\circ} 44' 0'' O.$ 

- ⊕ Ankerplätze.
- ⊕ ⊕ ⊕ Fortsetzung aller russischen Stationsind-
stellen mit
verfallenen Stein-Stein.
- ⊕ Bayrathungsplatz.
- — — — — Süd-Ström.
- — — — — Ost-Ström.



Maassstab 1 Meile = 10 Meilen

Von der Höhe der Outer Norway-Insel gesehen, schien die Eisgrenze, welche wir bis zur Länge $12^{\circ} 30'$ östlich abgesegelt hatten, auch weiter in gerader Linie ostwärts zu ziehen, während eine andere Eislinie nach der auf der Coursskizze I ersichtlichen Weise von der zuerst gesehenen Haupteiskante nach S. zog und in der Red-Bai mit dem Lande verlief. Den Unterschied zwischen beiden Eislinien und den hinterliegenden Eisflächen wahrzunehmen, war von unserem Standpunkte aus der Vogelperspective nicht schwer.

Während die Eisfläche hinter der Eiskante eine unermessliche, fest zusammengefügte, glitzernde Masse bildete, stellte das Eis, welches östlich der N—S verlaufenden und in der Red-Bai mündenden Eislinie lag, nicht einen undurchdringlichen Wall vor, sondern vielmehr ein dicht zusammengeballtes Feld größerer und kleinerer Eisschollen, fast einem großen Eisbrei vergleichbar, dessen äußere Begrenzung den Eindruck einer starren Eiskante hervorrief. Auch in der Farbe unterschieden sich diese beiden Flächen von einander, was aber nur von der Höhe des Norway-Berges aus deutlich gesehen werden konnte.

Der im Norden liegende Eiswall bildete die südliche Begrenzung des vom $80.$ Breitengrad an nach N. sich erstreckenden, unerforschten Eisgebietes der Polarregion; dagegen bestand die zwischen diesem Eiswalle und der Nordküste Spitzbergens gelegene Eismasse aus sogenanntem Baieneis, d. i. aus Eismengen, die aus den östlich der Norway-Inseln gelegenen tiefen Fjorden Spitzbergens, beispielsweise aus der Wilde-Bai und der Liefde-Bai, ferner aus der Hinlopenstraße in den Sommermonaten Juli und August beraustreiben, zeitweise aber, wenn Wind, Strom und Wetterverhältnisse für den Eiszug günstig sind, sogar das ganze Gebiet Nordspitzbergens bis zu den Seven-Inseln freigeben.

Das Baieneis hat mehr gelbliche Färbung, während der feste Eiswall im Nord blendend weiß vor uns lag.

Beim Einlaufen in den von den Norway-Inseln gebildeten Canal wurde in gleichmäßigen Zwischenräumen das Loth geworfen, wobei wir, den Angaben der Karte widersprechend, fanden, dass der Grund vollkommen regelmäßig gegen das Land abnehme.

Nach der Karte soll bei der östlichen Einfahrt zwischen beiden Inseln eine Untiefe mit nur drei Faden Wasser liegen. Unsere späteren Lothungen ergaben, dass eine Dreifaden-Untiefe bei der Einfahrt nicht vorhanden sei. Die geringste Tiefe im Canale beträgt 5,5 Faden.

Inner Norway-Eiland besitzt schroffe Felswände, die sich bis zu 250 m Höhe erheben. Von der Höhe dieser Insel genossen wir einen vortrefflichen Ausblick auf Foul Point, die Foul-Bai und den Fair Haven, welche Partien auf der Karte ebenfalls unrichtig verzeichnet sind.

Se. kön. Hoheit entwarf aus der Vogelperspective eine Skizze dieser Gegend, welche die Configuration des Landes nordöstlich der Smeerenburger Bucht veranschaulicht; diese Aufnahme ist aus Karte 7 ersichtlich.

Die Südwestspitze Outer Norways liegt in $79^{\circ} 50' 9''$ nördl. Breite und in $10^{\circ} 44'$ östl. Länge.

Die geographische Breite dieser Insel wurde durch dreimalige Mitternachts-Meridianhöhen über natürlichem Horizont ermittelt, wobei die Sonne immerhin noch eine Höhe von $11''$ hatte. Die Beobachtungen differierten nur um eine halbe Minute. Die Längenbestimmung geschah über dem künstlichen Horizont nach gewöhnlicher Art.

Von der Südseite der Outer Norway-Insel springt eine kleine Halbinsel vor, ohne deren Vorhandensein die Ankerplätze im Fair Haven geradezu unbenützbar wären. Flut und Ebbe erzeugen hier einen Strom von fast einer Meile stündlicher Stärke, und da in der Umgebung östlich und westlich der Norway-Inseln stets viel Treibeis liegt, herrscht im Canale infolge des wechselnden Stromes ein ewiger Eiazug, der ein vor Anker liegendes Schiff arg gefährden müsste, wenn nicht die erwähnte Halbinsel hiegegen Schutz bieten würde.

Obwohl der Grund überall gut ist und aus Sand und Schlamm besteht, empfiehlt es sich dennoch, dicht unter Land bei Outer Norway Eiland, wenn möglich nahe der mehrerwähnten Halbinsel, zu ankern, da größere Eisberge in der Nähe derselben nicht vorbeiziehen.

Auf Inner Norway Eiland errichtete Sabine im Jahre 1823 sein Observatorium und begann daselbst seinen Cyklus von Pendelbeobachtungen. Dementsprechend heißt auch im Munde der Norweger dieser geographisch denkwürdige Punkt Sabines Observatoriums Land.

Von den Russen wurden auf diesen Inseln zur Blütezeit des Walfischfanges Thranstationen gegründet; mit der fast gänzlichen Ausrottung des Wales verödeten auch diese Stätten einst regen Lebens, und findet man nur noch hie und da in Form verfallener Öfen Spuren der einstigen Colonie.

Gegenwärtig sind beide Felsen nunmehr von zahlreichen Eiderenten, Gänsen, Teisten, Alken und arktischen Möven belebt, für deren Brutplätze sie sich vorzüglich eignen.

Bei unserer Anwesenheit waren die Inseln mit Nestern förmlich übersät und wanderten große Mengen Enteneier in unsere Vorrathskammer an Bord.

Am Südstrande der nördlichen Insel fanden wir das Wrack eines gescheiterten kleinen Schiffes. Das Holz des Fahrzeuges machte den Eindruck, als ob das Schiff erst vor wenigen Jahren gestrandet wäre.

und doch stellte sich bei näherer Besichtigung durch eine am Steuerstamme eingeschnittene Inschrift heraus, dass dieses Fahrzeug im Jahre 1716 gebaut worden sei. Nach der Beschaffenheit und dem Zustande des Holzes hätten wir dies nie für möglich gehalten, denn es war prächtig erhalten und zeigte nicht die geringste Spur von Morschheit oder Verwitterung. Jedenfalls ist dieser Umstand nur eine Folge der außerordentlich niederen Temperaturen, die hier ununterbrochen herrschen.

In der Folge hatten wir noch des öfteren Gelegenheit, Wahrnehmungen über die vorzügliche Conservierung von Holz in diesen hohen Breiten zu gewinnen.

Die Jagd ergab hier, abgesehen von dem massenhaft vertretenen Vogelwild, das von uns thätigst geschont wurde, keine Beute.

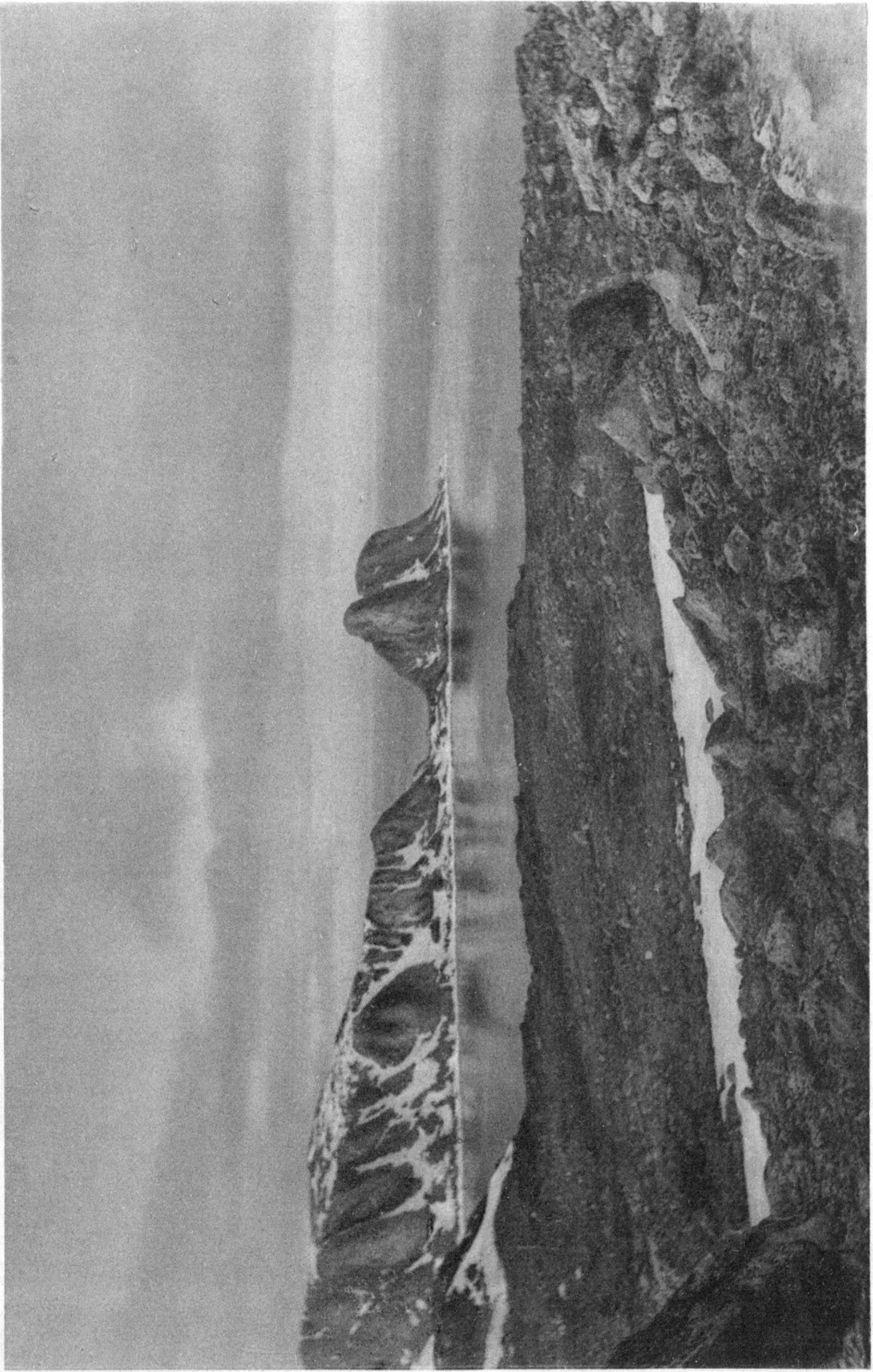
Spuren von Eisbären fanden wir wohl in Menge, doch bekamen wir diese Bewohner des hohen Nordens leider nicht zu Gesicht.

Nach fünftägigem Aufenthalte, während dessen wir bei wiederholten Besteigungen der höchsten Spitzen der Outer Norway-Inseln beobachtet hatten, dass keine Veränderung in der Lage des Eises weder nördlich noch östlich dieser Inseln eingetreten sei (eine kleine Verschiebung der Grenzen des Baieneises ausgenommen), beschloss Se. kön. Hoheit, die Smeerenburger Bucht zu besuchen und den Plan, bis Moffen Eiland oder Verlegens Hook vorzudringen, fallen zu lassen, da dies undurchführbar erschien.

Die Einfahrt in den Norway-Canal zwischen Cloven Cliff und Norway ist, wie wir an der Färbung des Wassers zwischen diesen Inseln ersahen konnten, mehrfach durch klippige Untiefen boengt.

An dem in Tafel VII abgebildeten nördlichsten Punkte Cloven Cliffs in 79° 35' nördlicher Breite errichteten wir einen weithin sichtbaren *Cairn* und hinterlegten in dieser Pyramide ein Document, das unser Verweilen dortselbst bezeugte. An einem inmitten des *Cairns* aufgepflanzten Flaggenstocke hissten wir die österreichisch-ungarische Kriegsflagge, von der jedoch, infolge der Unbilden des Wetters, freilich schon nach kurzer Zeit nicht mehr viel übrig geblieben sein dürfte.





Nordspitze von Cloven Cliff in Breite 79° 55' N.

II. Abschnitt.

Die Rückreise.

Fahrt zur Smeerenburger Bucht, Magdalenen-Bai und zur Kings- und Cross-Bai.

Nachdem wir den Norway-Inseln, der nördlichsten zu Lande von uns erreichten Stelle Spitzbergens, den Rücken gekehrt hatten, statteten wir der bereits besser bekannten Smeerenburger Bucht einen Besuch ab.

Wir hatten in einer englischen Reisebeschreibung einige gute Anhaltspunkte und Segelanweisungen zur Befahrung dieser ausgedehnten Bucht gefunden, die für den im 17. und 18. Jahrhundert florierenden Walfischfang an der Westküste Spitzbergens von großer Bedeutung war.

Zu jener Zeit entstand hier auch eine größere Ansiedelung, die bedeutendste, die Spitzbergen je gesehen; doch war sie nur im Sommer bewohnt.

Die Smeerenburger Bucht war damals in der kurzen Spanne Zeit, welche den arktischen Sommer bildet, der Schauplatz eusigster Thätigkeit, da fast alle nordischen Nationen, hauptsächlich die Niederländer, im Walfange in diesem Theile Spitzbergens wetteiferten. Gegenwärtig deuten nur mehr Gräber, zerstreute Menschenknochen und Walfischgerippe, feruer Häuserspuren auf die ehemalige Bedeutung dieser *Speckburg* hin (Speckburg ist die Übersetzung des Wortes Smeerenburg, welcher Name durch die ersten holländischen Walfischfänger, die diese Thranstation gründeten, der Bucht beigelegt wurde).

Nach älteren Berichten gelangte dieser sommerliche Vereinigungs-ort der Spitzbergen-Walfischfänger zu einem Grade relativer Entwicklung.

Wirtshäuser, Tanz- und Spielbuden, sogar ein Café chantant mit weiblicher Bedienung sollen hier sommersüber errichtet worden sein, um dem vielen Schiffsvolk, das sich in dieser Jahreszeit in Smeerenburg umhertummelte, leichter zur raschen Vergeudung des sauer verdienten Walfischfängerlohnes zu verhelfen.

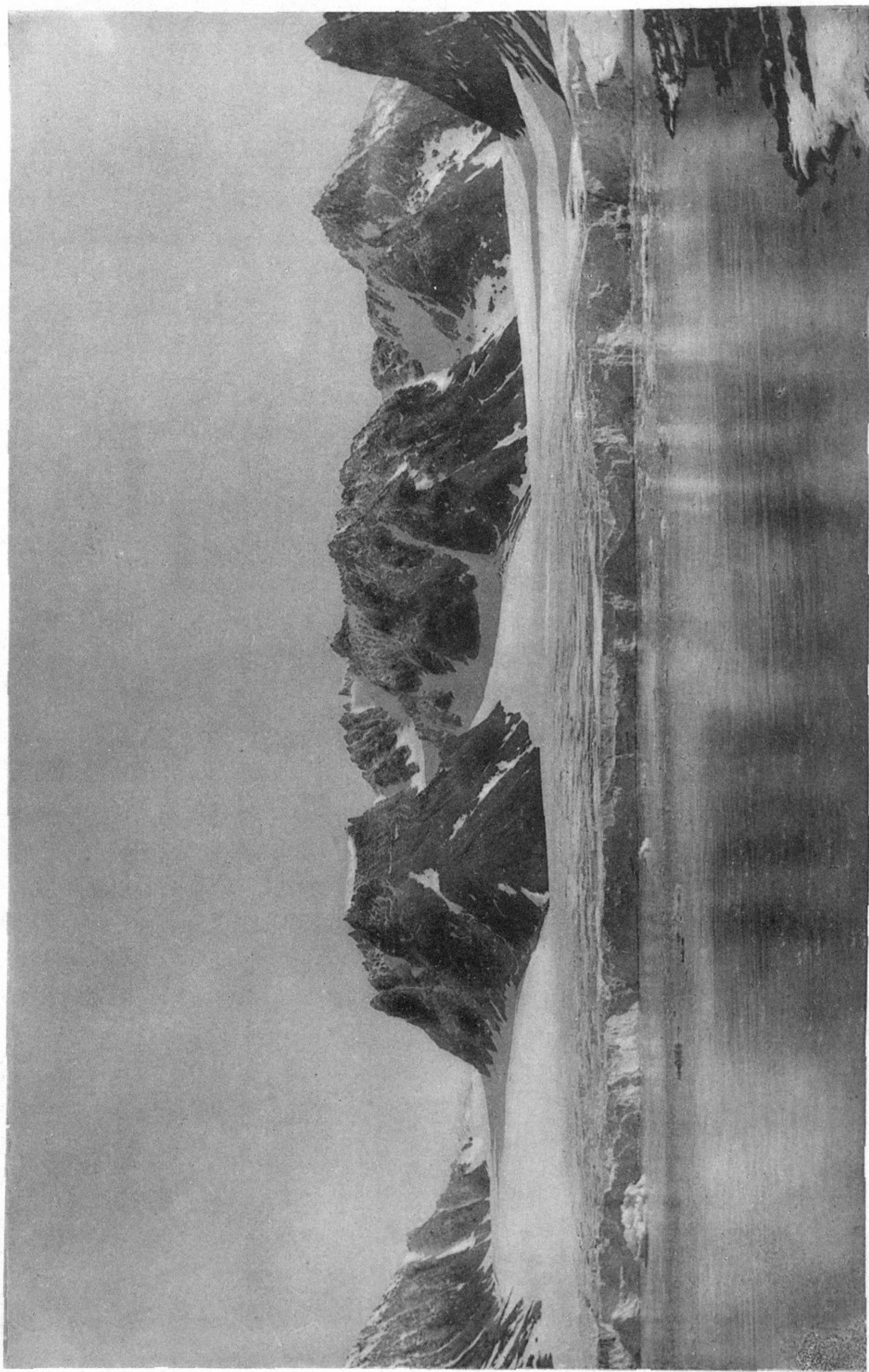
Vor Ende der Saison, gegen Ende August, fand der allgemeine Aufbruch statt. Sämmtliche Einwohner Smeerenburgs zogen nach Holland, Norwegen und England zurück, ließen aber die Holzhäuser intact stehen, um sie im folgenden Jahre wieder zu beziehen. Der Versuch, auch den Winter in dieser arktischen Colonie zu verbringen, wurde zu jener Zeit wohl öfters von einigen verwegenen Niederländern gewünscht, doch endeten die Überwinterungen meist böse, indem die kühnen Waghälse, schlecht verproviantirt, in Unkenntnis des Wesens des Scorbut — des Todfeindes arktischer Überwinterungsversuche — und der Mittel zur Abwehr derselben, größtentheils an diesem Leiden zugrunde giengen.

Die Ansiedelung der Thransieder lag auf dem flachen, sanft abfallenden südöstlichen Ende der in ihren übrigen Theilen sehr gebirgigen Insel Amsterdam und erhielt zum Unterschiede von Smeerenburg, unter welchem Namen man die ganze Bucht zu bezeichnen pflegte, den Namen Neu-Amsterdam.

Wie bereits erwähnt, schöpften wir aus einer englischen Reisebeschreibung mehrfache Winke zur Beseglung des Smeerenburger Canales; auch fanden wir in diesem Werke eine Aufnahme der ausgedehnten Bucht, die auf der Admiraltätskarte in ihren Contouren ziemlich genau wiedergegeben erscheint. Trotzdem bleibt es merkwürdig, dass in älteren holländischen Kartenwerken keine Erwähnung einer Aufnahme dieser Bucht in größerem Maßstabe zu finden ist, da doch im 17. und 18. Jahrhundert zahlreiche Schiffe hier Vereinigung hielten und man hiedurch zur Annahme verleitet wäre, dass der rege Schiffverkehr des Sommers zur gründlichen Erforschung dieser Bucht beigetragen haben müsste.

Gute Ankerplätze soll die Smeerenburger Bucht in allen Theilen aufweisen, da beispielweise, so erzählt ein altes Werk, einmal gleichzeitig 200 Walfischfangschiffe in der Bucht zerstreut vor Anker lagen. Man kann sich hieraus einen Begriff von dem Ertrage des Fischbein- und Thranhandels, der in den letzten zwei Jahrhunderten zahllose Schiffe nach dem hohen Norden lockte, machen.

Die Jaacht FLEUR DE LYS I ankerte in der in Rede stehenden Bucht dreimal und fanden wir an folgenden Stellen guten Ankergrund: 5 Kabel



Bardi-Gletscher — Smeerenburg.

von Amsterdam Eiland, in 10—15 Faden (Sand und Schlammgrund); 400—600 m östlich der Südostspitze der obgenannten Insel in 8—10 Faden Sandgrund; endlich gegenüber einer kleinen Einbuchtung der Ostseite von Danes Eiland, beiläufig 2 Meilen nördlich der Südostspitze desselben, in 10—15 Faden Wassertiefe, Sandgrund.

Danes Gat untersuchten wir mit Booten, wobei wir meist unklares Wasser, und stellenweise große Tiefen dicht neben Untiefen fanden.

Erwähnenswert ist, dass wir an der Nordküste von Danes Eiland im Danes Gat ein gut erhaltenes Holzhaus fanden, das theilweise noch mit Einrichtungsgegenständen versehen war. Ein Amerikaner beabsichtigte, hier mit zehn gehetzten Norwegern einen Winter auf Bärenjagd zu verbringen, doch erlagen diese Leute sämmtlich am Scorbut.

Wie rasch sich die Lage des Eisieneises in den Spitzbergen-Fjorden verändert, erfuhren wir am deutlichsten in der Bucht von Smeerenburg; bei unserer Rückkunft war der innerste Theil der Bucht von der Höhe der Kobbé-Bai an bis zum Hintergrunde bei den Rotges Hills noch vollständig vom Eise besetzt. Das South Gat war vom Eise gesperrt und wir bedauerten bereits, diese Durchfahrt, die wir nach dem Reiseprogramm zu durchsegeln hatten, nicht benutzen zu können und Hackluyts Headland abermals umschiffen zu müssen.

Zu unser aller Erstaunen setzte sich in der Nacht vor unserer Abreise die Eismasse in Bewegung und zog, in große Blöcke aufgelöst, nordwärts zur Bucht hinans, nicht ohne uns hart zu bedrängen und uns eine höchst unangenehme Nacht zu bereiten.

Nach 12 Stunden war der Zug vorüber, der innerste Theil der Bucht und das South Gat standen vollkommen eisfrei. Wohl hatte uns der Norwege vorher gesagt, dass solche Vorfälle möglich seien, doch glaubte niemand an die Wahrscheinlichkeit, eine so bedeutende Eisfläche im Zeitraume von 12 Stunden verschwinden zu sehen.

Die Stromverhältnisse der Smeerenburger Bucht allein bilden die Ursache dieser raschen Eiszüge. Die Fahrt durch das South Gat gieng nunmehr anstandslos vonstatten, ebenso die Einfahrt in die Magdalenen-Bai.

Weder im bisherigen, noch im späteren Verlaufe der Reise fanden wir einen Fjord, in dem auf kleinem Raume die charakteristischen Wahrzeichen der großartigen Natur Spitzbergens derart zusammentrafen, wie in der Smeerenburger Bucht, die den interessantesten Punkten Spitzbergens zugezählt werden muss. Hohe, steil abfallende Berge mit bizarren Formen, in schaurig schwarzer Färbung, Eisströme in allen denkbaren Formen und Abstufungen, Schneefelder von mailenweiter Ausdehnung, überhängende Gletscher und breite Moränen schließen den Fjord rings ein und wechseln in bunter Reihenfolge miteinander ab. Ein Gletscher

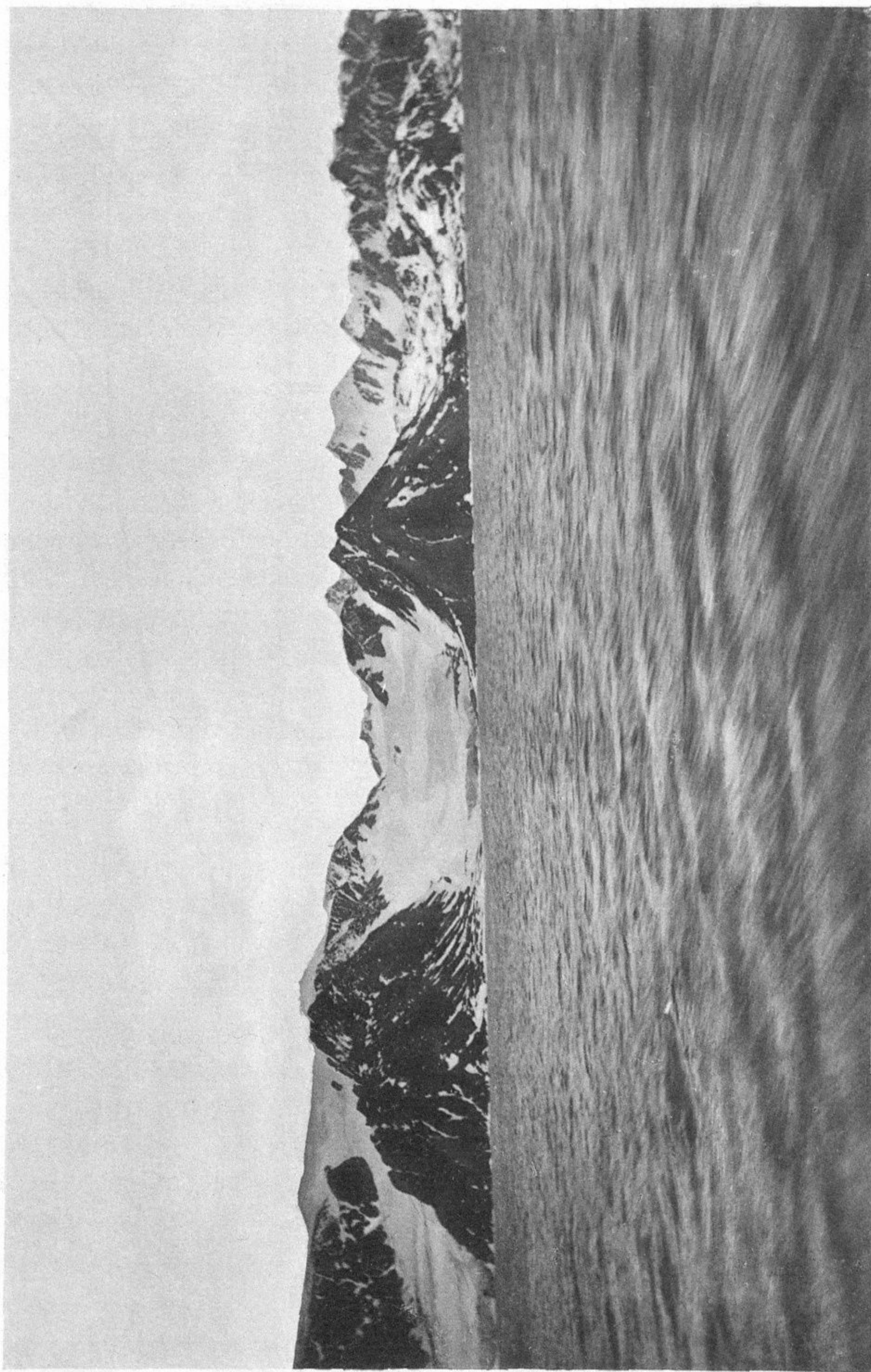
von besonders schöner Formation wurde von Sr. kön. Hoheit Eardigletscher benannt. Eine photographische Aufnahme dieses Gletschers ist in Tafel VIII reproducirt.

Nach zweitägigem Aufenthalte in dem in der Magdalenen-Bai gelegenen English Cove Harbour, einem kleinen, durch eine vorspringende Halbinsel gut geschützten Hafen, der in früheren Zeiten, nach den vielen hier vorgefundenen Gräbern zu schließen, von Engländern häufig besucht worden sein muss, verließen wir den imposanten Fjord und wandten uns gegen die Kings- und Cross-Bai. Auf dieser Fahrt segelten wir längs jenes Theiles der Küste Spitzbergens, der auf der Karte mit dem zutreffenden Namen „*The seven ice mountains*“ bezeichnet ist. Gletscher an Gletscher, sieben an der Zahl, stürzen in der aus Tafel IX ersichtlichen Weise senkrecht zur See ab, einer mächtiger als der andere. Vorspringende, weithin sichtbare, zackige Felsen, deren Wände so steil und senkrecht abfallen, dass selbst der Schnee sich daran nicht ansetzen kann, trennen diese sieben Eisfelder.

Ein ewiges Brausen und Donnern legt Zeugnis von dem Prozesse ab, den die Tag und Nacht auf diese Eismassen wirkenden Sonnenstrahlen erzeugen. Große Sprünge und Risse entstehen plötzlich in Flächen, die kurz vorher spiegelglatt waren, und bald klaffende Spalten und gähnende Abgründe aufweisen. Zeitweise lösen sich ganze Partien dieser Eisströme ab und stürzen unter Donnergepolter in die See, wo sie als Eisberge von großartigen Dimensionen, vom Golfstrome getrieben, langsam nordwärts ziehen. Unbeschreiblich schön und ohrfurchtgebietend ist der Anblick dieser Gletschergruppe; das Auge kann sich nicht satt sehen an dem Wirrwarr der glänzenden, wie durch Millionen schimmernder Sterne gebildeten Flächen.

Die Umgebung der *Seven ice mountains* ist infolge der ewigen Eisabstürze sehr gefährlich und konnten wir uns nur an einer Stelle den starren Eis- und Felswänden auf drei Seemeilen nähern. Westlich vom Mock Hook trafen wir so dichtes Eis, dass wir Cap Mitra nicht direct anlaufen konnten, sondern vorerst seewärts halten mussten, um, von West kommend, gegen die Einfahrt der Kings- und Cross-Bai abzuhalten.

Das uns den Weg verlegende Eis bot einen überwältigenden Anblick. Die See, die unaufhörlich an den dicht gedrängten Eisschollen nagt und dieselben unterwühlt, formt aus den Eishöcken die merkwürdigsten, grotesksten Gebilde. Bald glaubt man sich von Drachen und anderen mythischen Thieren in den abenteuerlichsten und kühnsten Contouren umgeben, bald sind es wieder mächtige Giganten oder niedliche Guorven mit flatternden Mänteln und Kapuzen, die unsere Blicke anziehen. Da wird man durch einen imposanten Dom gefesselt,



The seven ice Mountains — Westküste von Spitzbergen.

dessen gothisch fein gegliederte Ornamentierung manchem Architekten als Modell dienen könnte, dort ragen zierlich gewundene Säulen oder Thürme, gleich schlanken Minarets, in die Höhe. Eisgrotten in den zartesten Farbentönen vom dunkelsten Blau bis zum leichtesten Grün, oft von rosigem Schimmer oder in allen Regentropfenfarben übergossen; Wälder, glitzernde Farnkräuter und Blumen erscheinen dem stannenden Auge gleich Märchenbildern aus „Tausend und einer Nacht“.

Hier schwimmt ein Schwan mit aufgeblähtem Gefieder, da treibt ein Nachen der wunderlichsten Form, bald einer Gondel, bald dem Bucentauros oder einem andern mittelalterlichen Fahrzeug gleichend, auf den gekräuselten Wellen. Dort stoßen zwei mythische Geschöpfe polternd zusammen, um, im Schaume verschwindend, als neugestaltete Wesen rasch wieder anzutauchen, bald menschliche, bald thierische Formen annehmend, oder auch an herrliche Tropfsteingebilde erinnernd.

Wer nie einen Blick in diese Wunder des Nordens gethan hat, der vermag auch mit überreicher Phantasie ausgestattet, sich kaum einen Begriff von den abenteuerlichen Gestaltungen, den mannigfaltigen, selbst durch den Pinsel schwer wiederzugobenden Farbennuancen und von dem geradezu unvergleichlich schönen, zauberhaften Eindruck, den diese Formationen des sonst so starren Eises ausüben, zu machen. Wenn es aber einmal gegönnt war, sein Auge in jene Welt voll überirdischer Pracht zu tauchen, dem wird der Anblick dessen, was er da erschaut, noch lange im Geiste vorschweben und stets zu seinen schönsten Erinnerungen zählen.

Auch auf die Insassen der kleinen FLEUR DU LYS I übten diese bisher nur geahnten Wunder der Polarwelt ihren Zauber aus, und konnten wir uns an den merkwürdigen Wesen und Dingen, die immer und immer wieder erschienen und gleich den prächtigen Bildern eines Panoramas an uns vorbeizogen, nicht sattsehen.

Das eine ausgedehnte Fläche bildende Eis stammte wahrscheinlich von Prince Charles Foreland und von den in den Foreland Sound mündenden Gletschern, und zog, von Strom und Wind getrieben, langsam nordwärts. Obwohl wir daher gezwungen waren, einen bedeutenden Umweg zu machen, war uns dieses Abweichen vom Course, wie sich später zeigte, von großem Vorthail, da wir hiedurch die nördlich und seawärts von Cap Mitra liegenden klippigen Untiefen vermieden.

Nach Angabe der Karte würde man Cap Mitra für ein von tiefem Wasser umgebenes Vorgebirge ansehen, doch stellten wir fest, dass demselben sowohl mehrere Inseln als auch verborgene Klippen und Untiefen vorlagern, was wir deutlich an der, an einigen vom Lande entfernten Stellen herrschenden Brandung erkennen konnten.

Auch der Midter Hook, das die Kings-Bai von der Cross-Bai trennende Vorgebirge, ist nicht untiefenrein, wie man nach der Admiralitätskarte annehmen würde.

Wir waren bestrebt, so weit dies im Vorbeisegeln möglich war, die Lage der Untiefen und Felsenklippen festzustellen; auf der Comrasskizze I sind unsere diesbezüglichen Wahrnehmungen eingetragen.

Die Einfahrt in den Blomstrands-Harbour — nach Aussagen norwegischer Spitzbergenfahrer der beste Hafen der Kings- und Cross-Bai — gestaltete sich ziemlich schwierig. Die Einfahrt der Kings-Bai stand ihrer ganzen Breite nach vom Qoad Hook bis zum Midter Hook voll Baieneis, das in diesem Jahre, da wir schon Ende Juli zählten, überhaupt nicht mehr abziehen schien. In keinem Fjorde Spitzbergens hatten wir bisher in so dichten Massen Baieneis, untermischt mit Eisbergen, gesehen. Außerdem gesellte sich noch ein frischer, böenartiger Ostwind hinzu, der uns zwang, in dem durch das Eis beengten Raume aufzukreuzen, wobei das kleine Fahrzeug harte Stöße und Pöffe zu ertragen hatte.

Nach sechsstündiger anstrengender Arbeit, wobei alle Mann unausgesetzt mit Eisstangen, Abhallern, Bootshaken, Riemen etc. zu arbeiten hatten, um die allzu nahe unter Bord gelangenden Eisschollen abzustößen oder zumindest deren Stoß beim Anpralle an das Schiff zu mildern, gelang es uns, die äußere Einfahrt in den Blomstrands-Harbour zu gewinnen.

Infolge des Mangels an Anhaltspunkten über diesen Hafen, sowie durch unsere Wahrnehmungen über die vielen auf der Karte nicht verzeichneten Untiefen zur äußersten Vorsicht gezwungen, schien es uns rathlich, vorerst beizudrehen und durch vorausgesandte Boote die Tiefenverhältnisse des Hafens untersuchen zu lassen. Der Blomstrands-Harbour ist, wie aus Karte 8 erschen werden kann, ein guter Hafen, der nur nach West offen liegt und gegen Winde aus allen anderen Richtungen gut geschützt ist.

Im allgemeinen herrschen im Hafen große Tiefen vor, doch ist die Beschaffenheit des Grundes so vorzüglich, dass an allen Stellen gute Ankerplätze zu finden sind.

Der Ankerplatz von FLEUR DE LYS I ist auf Karte 8 eingetragen. Die umliegenden Höhen wurden bestiegen und mittels Taschenbarometers auf 350, beziehungsweise 280 und 250 m berechnet. Auf dem in der Skizze verzeichneten 250 m hohen Berg fanden wir einen verfallenen Cairn, der auch vom Ankerplatze gesehen werden konnte und, nach einer vorzüglich erhaltenen Inschrift zu schließen, im Jahre 1827 daselbst errichtet wurde.

Auch eine zweite, gut erhaltene Tafel wurde in der Umgebung des Blomstrands-Harbour aufgefunden, die aus dem 17. Jahrhundert stammte und deren Inschrift folgenden Wortlaut hatte: *„Hier lye begraaven Michiel Seucersen van Luibeck ont 64 jaar is gestorven de 2. Juli 1691.“*

Das Holz, auf dem die letztere Inschrift zu lesen war, zeigte ebenso wie andere alte Grabkreuze, Cairnsteine und Schiffstrümmern, die im Laufe unserer Reise gefunden wurden, trotz des bedeutenden Alters nur geringe Spuren von Verwitterung, obwohl es so abgenützt war, dass die ursprünglich eingeschnittenen und eingebrannten oder mit Ölfarbe bezeichneten Buchstaben jetzt über die Holzfläche erhöht hervortraten.

Die vorherrschende Temperatur in diesem Lande ist eben eine bedeutend niedrigere als jene, welche das Holz bei seiner chemisch organischen Umwandlung bedarf, so dass die Verwitterung und Verrottung des Holzes und das sogenannte Morschwerden hier nur sehr langsam vor sich gehen kann.

Die zweite Tafel, aus dem Jahre 1827 stammend, war so gut erhalten, dass wir, als wir ihrer zuerst ansichtig wurden, mit Sicherheit annahmen, sie sei erst im Vorjahre aufgepflanzt worden.

Cap Blomstrand, die südliche Begrenzung der Einfahrt, liegt in $79^{\circ} 1'$ nördl. Breite und $12^{\circ} 16'$ östl. Länge.

Im Hintergrunde des Hafens erhebt sich ein mächtiger Gletscher, der bis zum Meeresgrunde reichen und dort seinen Sitz haben muss, sonst ließe sich der Bestand dieses Gletschers bei dessen stellenweise überhängendem vorderen Absturz nicht erklären.

Die innerste Partie des Hafens konnten wir nicht vollständig auslothen; wohl wurde versucht, dicht unter die Gletscherwand zu fahren, doch löste sich gelegentlich ein Eisblock vom Absturz und stürzte in geringer Entfernung vom Boote mit solchem Getöse in die See, dass uns Lust und Neugierde, die Gletscherwand und das umliegende Wasser des weiteren zu untersuchen, gehörig verleidet wurden.

Polarfuchse sowie das in Spitzbergen seltene Schneehuhn wurden hier in Mengen angetroffen, hingegen keine Spur von Ranthieren.

Mit besonderem Erfolge huldigten wir während unseres Aufenthaltes im Blomstrands-Harbour der Seehundsjagd, der an dieser Stelle einige Worte gewidmet werden sollen, da die von uns durch Zufall gefundene Methode, Seehunde zu erlegen, noch nicht angewendet worden sein dürfte.

Bekanntlich sind die Seehunde oder Robben ungemein sehn, so dass es eines tüchtigen Jägers bedarf, sie zu schließen, oder einer außerordentlich ruhigen Hand, um sie zu harponieren.

Liegen diese Thiere am Eise, um gelegentlich ein Stündchen in der Sonne zu verbringen, so pflegen sie in unmittelbarer Nähe eines Loches zu verharren, welches sie selbst durch das Eis stoßen und stets offen erhalten. Trotz des Umstandes, dass sie, am Eise liegend, meist schlafen, gelingt es auch dem vorsichtigsten und geübtesten Jäger nicht, in solche Nähe der Thiere zu kommen, um einen Kernschuss sicher abzugeben. Nur ein auf der Stelle tödtlich wirkender Kernschuss kann den Schützen in den Besitz des Thieres bringen, denn es verbleibt letzterem, auch wenn es tödtlich getroffen ist, stets noch so viel Kraft, um mit dem Hintertheil einen Schlag auszuführen; dieser reicht hin, den Körper ins Gleiten und hiedurch in Sicherheit zu bringen, denn das erwähnte Eisloch jedes Seehundes liegt seiner Ruhestätte so nahe, dass die geringste Bewegung des Thieres genügt, um rutschend unter die Eisdecke zu gelangen. Hat man daher auch einen guten Schuss angebracht, so ist die Beute dennoch verloren, denn der durch das Eisloch verschwundenen Robbe kann der Jäger auf keine Weise mehr beikommen, auch wenn sie kurze Zeit später verendet wäre.

Im freien Wasser hingegen, immer natürlich in der Nähe eines Eisgürtels, ist die Verfolgung der Robben sehr schwierig. Mit dem Boote derart nahe an dieselben zu rudern, dass ein günstiger Harpunenwurf möglich wird, gelingt in den seltensten Fällen, da die Thiere, sobald das Boot auf 50—60 Schritte nahegekommen ist, rasch untertauchen, unter Wasser ihre Richtung ändern und nach einiger Zeit an einer anderen Stelle, meist in großer Entfernung vom Boote, wieder auftauchen.

Mit der Kugel tödtet man wohl sicher die Robbe, da man ihr mit dem Boote auf 50—60 Schritte nahe kommen kann, eine Entfernung, aus der ein besserer Schütze mit Leichtigkeit den allein über Wasser sichtbaren Kopf des Thieres zu treffen vermag. Bevor es jedoch nach abgegebenem Schusse möglich ist, das Boot rasch zur Stelle zu rudern, an welcher der Seehund tödtlich getroffen wurde, sinkt bereits der Körper, um nicht wieder aufzutauen. Infolge dieser Umstände geht bei der Seehundsjagd mit Gewehr und Harpune größtentheils die Beute verloren.

Mit Leichtigkeit findet hingegen die Jagd auf diese wertvollen Thiere im Frühjahr zur Zeit ihrer Fortpflanzung statt, doch gleicht die Verfolgung der Robben dann weniger einer Jagd wie einer grausamen Vernichtung.

Wie uns norwegische Robbenschläger erzählten, liegen zu dieser Zeit die Seehunde zu Tausenden mit ihren Jungen am Eise und zu ihrem Unglück meist am Rande eines Eisgürtels, so dass sie von den Jägern ohne besondere Schwierigkeit erreicht werden können.

Ganze Schiffsbemannungen landen auf solchen robbenbesetzten Eiswällen und erschlagen die zu dieser Zeit durchaus nicht scheuen und

für das Wohl ihrer Jungen ungemein besorgten Thiere, mit langen Stangen, die an einem Ende Doppelhämmer tragen. Nichts wird geschont, sondern alles barbarisch erschlagen: Männchen, Weibchen und die Jungen. Das sonst so furchtsame Thier hat seine Scheu gänzlich abgelegt und lässt sich ohne sich zur Wehr zu setzen tödten. Wenn man den richtigen Zeitpunkt für den Robbensschlag trifft, ist die Beute zuweilen eine enorme.

Fangschiffe, die mit 800—1000 erlegten Robben heimkehren, bilden keine Seltenheit. Nun ziehen Hunderte solcher Fahrzeuge alljährlich auf den Robbensschlag aus, deren Bemannungen die grausamsten Metzelerien unter dieser Thiergattung vollführen. Es muss daher wundernehmen, dass die Zahl der Robben trotz des alljährlichen Vernichtungskrieges nicht abnimmt, sondern scheinbar sogar noch wächst.

Lange sahen wir über ein Mittel nach, Seehunde zu erlegen und deren Körper in unseren Besitz zu bringen, doch schien dies bei der außerordentlichen Vorsicht dieser Thiere kaum möglich. Es geschah nun gelegentlich einer Jagdexcursion, dass eine Robbe, die uns schon lange genastührt hatte, plötzlich unerwartet in der Nähe des Bootes auftauchte und uns mit ihren großen neugierigen Augen betrachtete. Im Boote lagen, da wir bei unseren Streifzügen stets mehrere Gewehrgattungen mitführten, verschiedene Feuerwaffen, wie Schrotbüchsen, Kugelstutzen u. s. w., hant durcheinander.

Als die Robbe plötzlich an der Oberfläche erschien, ergriff Se. kön. Hoheit Prinz Heinrich von Bourbon in der Eile statt des bei solchen Anlässen stets angewendeten Kugelgewehres, eine Schrotbüchse und feuerte eine volle Ladung Nullerschrot gegen den Kopf des Seehundes. Natürlich konnte dieser Schuss das Thier nicht tödtlich treffen, doch hatte er zur Folge, dass die Robbe ihres Augenlichtes beraubt und hiedurch in die Unmöglichkeit versetzt wurde, das Boot und dessen Bewegungen weiter zu beobachten. Wohl tauchte die angeschossene Robbe noch häufig unter und versuchte, unter Wasser schwimmend, zu entkommen, doch gelang es nun viel leichter auf Harpunierdistanz zu kommen, denn das durch den Schrotschuss erblindete Thier war nicht mehr in der Lage, die Annäherung der Jäger zu verhüten, wie es sonst geschah.

In der Folge erlegten wir häufig Seehunde auf diese Weise, indem vorerst ein Schrotschuss gegen den Kopf gefeuert und hierauf unter Beobachtung größter Ruhe mit dem Boote dicht an das Thier herangerudert wurde; ein wohlgezielter Harpunenwurf brachte sodann den Jäger in den Besitz dieses Wassersäugethieres.

Vielleicht wird man sich geneigt fühlen, diese Art Robbenjagd zu verdammen und als nicht waidmännisch zu bezeichnen, doch ist zu be-

denken, dass man im Hochsommer diesen Thieren sonst auf keine Weise beikommen kann, und daas es unser aller Wunsch war, wenigstens ein Seehundsfell von der arktischen Reise heimzubringen.

Der Eismeister griff diese durch Zufall entdeckte Art, Seehundsfelle zu erbeuten mit Begeisterung auf, und erlegte nicht nur mit Hilfe dieses Kunstgriffes mehrere Thiere für sich, sondern meinte auch, er werde diese Art Robben zu schießen ohne deren Körper und Häute zu verlieren, bei seiner Rückkunft in Norwegen bekanntmachen, worauf sicher viele Eismeerfahrer dieselbe nachahmen dürften.

Nach Angabe unseres Eismeisters sind in der Kings- und Cross-Bai gute Ankerplätze im Ebeltofts-Hafen an der Westseite der Cross-Bai, in der kleinen Einbuchtung östlich der Einfahrt in die Möllers-Bai und im Coal Haven an der Südküste der Kings-Bai zu finden.

Die Häfen der Cross-Bai konnten wir nicht besuchen, da bedeutende Massen Grundeis in dieser Bai angestapelt waren, daher die geplante Excursion dahin aufgegeben werden musste.

Dieses Eis ist eine besondere Eigenthümlichkeit der beiden in Rede stehenden Buchten. Grundeis bilden gestrandete und fest am Grunde sitzende Eisberge und Blöcke. Die inneren Partien der Kings- und Cross-Bai besitzen bedeutende Wassertiefen während an der Mündung dieser Fjorde der Grund seichter ist.

Alle Eisschollen die von Gletscherabstürzen stammen und solange sie tiefes Wasser finden, in den Buchten der Strömung und dem Winde preisgegeben umhertreiben, stranden, d. h. sie setzen sich am Grunde fest, sobald sie sich der Anfahrt nähern und verbarikadieren derart manchemal große Fjorde.

Die Kings-, sowie die Cross-Bai weisen eine große Anzahl gewaltiger, senkrecht zum Meere abstürzender Gletscher auf. Dieser Umstand im Vereine mit der eigenthümlichen Tiefenbeschaffenheit des Meeresbodens macht diese Einbuchtungen zur Bildung des Grundeises wie geschaffen.

Im Hintergrunde der Kings-Bai thront der größte Gletscher, den wir auf unserer arktischen Reise zu Gesichte bekamen.

Derselbe ist gegen 7 Meilen breit, reicht ebenso tief ins Land hinein, und hat im Hintergrunde drei spitze, felsige Zacken, die steil in die Lüfte ragen und den ihnen von den Engländern verliehenen Namen: „*The three Crowns*“ vollauf rechtfertigen.

Die *Three Crowns* bilden eine ausgezeichnete, weithin sichtbare Landmarke, welche wir auf 60 Meilen Entfernung noch prächtig ausnehmen konnten.

Zu erwähnen ist, dass wir in der Umgebung des Blomstrands-Harboor wertvolle und interessante Versteinerungen, ferner mehrere durch nachstürzendes Gestein theilweise verschüttete Kohlenflötze und Kohlenlager fanden.

Von der Kings- und Cross-Bai segelten wir längs Prince Charles Foreland südwärts zum Eisfjord, den wir beim zweiten Besuch vollkommen eistrei fanden und hierauf zum Belsund, wo wir die noch wenig bekannte Van Keulen-Bai zu untersuchen beabsichtigten.

Der Fleur de Lys- und der Bourbon-Hafen. Van Keulen-Bai. Belsund.

Der Belsund, die zweitgrößte fjordartige Einbuchtung der westlichen Küste Spitzbergens ist besser bekannt, als alle anderen Fjorde dieses Gletscherlandes.

Weißwalherden, die früher in großen Massen, gegenwärtig nur mehr in kleinen Gruppen, diese Einbuchtungen im Hochsommer jedes Jahres besuchen, machen sie zu einem beliebten Vereinigungspunkte der wenigen noch bestehenden Weißwalfänger.

Auch wir fanden bei unserer Ankunft mehrere norwegische Fahrzeuge im Belsund, doch lagen dieselben größtentheils in den westlichen Pannen des Fjordes vor Anker.

Letztere bilden die besser bekannten und häufig besuchten Theile des Sundes.

Unsere Absicht war, die südöstliche Verzweigung dieses Fjordes kennen zu lernen, umso mehr, als wir in Tromsø erfahren hatten, dass Aufklärungen über die Van Keulen-Bai recht erwünscht wären. Dem entsprechend unterließen wir es, die Recherche-Bai und den Hafen bei Separation Point oder Middle Hook anzulaufen und wandten uns direct gegen die Van Keulen-Bai.

Die Recherche-Bai im Südwest des Belsundes wurde von der französischen Corvette RECHERCHE im Jahre 1839 aufgenommen und beschrieben; der Hafen südlich vom Middle Hook, der alljährlich von Norwegern behufs Weißwalfang aufgesucht wird, ist durch diesen häufigen Besuch bekannt. Anders stand es mit der Van Keulen-Bai, von der wir in Norwegen gehört hatten, dass sie einige gute, doch noch nicht beschriebene Häfen aufweisen soll.

Unsere Bemühungen, in dieser Richtung Aufklärungen zu bringen, wurden von Erfolg begleitet, denn wir fanden nicht nur, dass die Durchfahrt zwischen Ahlstrand Point und der Eder's Insel verhältnismäßig untiefenrein ist (einige Klippen ausgenommen, die sich 4—5 Kabel nörd-

PLAN
DES
FLEUR DE LYS-und des BOURBON-HAFENS
in der
VAN KEULEN BAY u. BEL-SOUND,
WEST-SPIZBERGEN.

Mit Messtisch und Messtafeln aufgenommen von
Seiner königl. Hoheit
PRINZ HEINRICH von BOURBON
und
RICHARD RITTER VON BARRY,
k. u. k. Linien-Schiffs-Lieutenant.

Höhen in Metern; Tiefen in Faden; sch. Schlamm,
st. = Steine, & Ankerplätze.



lich der Halbinsel Ahlstrand erstrecken), sondern wir hatten auch die Genugthuung, gleich östlich der genannten Halbinsel in der Van Keulen-Bai zwei gute Häfen zu finden, die wir während unseres mehrtägigen Aufenthaltes in diesem Fjord mit Messtisch und Messleine möglichst genau aufnahmen. Se. kön. Hoheit Prinz Heinrich von Bourbon benannte diese Häfen, die noch von keinem Schiffe besucht worden sein dürften und folglich ohne Bezeichnung waren, mit den Namen Fleur de Lys- und Bourbon-Häfen.

Das Ergebnis unserer Vermessungen in der Van Keulen-Bai ist aus den in Karte 9 beigelegten Plänen zu entnehmen. Der Fleur de Lys- und der Bourbon-Hafen dürften sich für Weißwalfänger vorzüglich eignen, da der Weißwal beim Durchstreifen geräumiger Buchten, ähnlich der Van Keulen-Bai, mit Vorliebe in die inneren Verzweigungen derselben, im vorliegenden Falle in den Fleur de Lys- und den Bourbon-Hafen, eindringt.

Ersterer ist geräumiger, tiefer und gestattet über die niedere Halbinsel Ahlstrand freie Aussicht in den Belsund gegen West, letzterer entbehrt dieses Vortheiles, ist auch kleiner und infolge des seichten Wassers nur kleinen Schiffen, vom Tonnengehalte der Segeljacht FLEUR DE LYS I zugänglich.

Bei frischen Südwinden gewährt der Bourbon-Hafen bessere Ankerplätze, als der Fleur de Lys-Hafen. Viele Klippen und Untiefen erstrecken sich nördlich des Fleur de Lys-Hafens, daher es rathsam ist, sich beim Doublieren der Halbinsel Ahlstrand auf $\frac{2}{3}$ Seemeile Entfernung vom Lande zu halten. Von hier bis zur Insel Eiders liegt tiefes Wasser. Auch die Ost- und Südseite der Sterneek-Insel hat unklare Stellen, doch genügt der Abstand von anderthalb Kabeln, um in tieferem Wasser zu bleiben.

In der Mitte des Fleur de Lys-Hafens herrschen Tiefen von 8—10 Faden vor; der Grund besteht überall aus weichem Schlamm, nur nahe den Ufern ergaben die aufgebolten Grundproben loses kleines Steingeröll.

Die Halbinsel Ahlstrand besteht aus niedrigem, mit Schotter, losem Steingeröll und Sand bedecktem Land.

Der große Gletscher, der sich zwischen dem Aldegonda-Berg und dem Maria Theresia-Pick erstreckt, endet in der Sand- und Steinwüste des Landes, westlich von den Pola-Hügeln.

Es ist dies einer der wenigen Gletscher Spitzbergens, die nicht bis zum Meere reichen, sondern ihren End- und Stützpunkt am Lande haben.

In der Van Keulen-Bai war zur Zeit unserer Anwesenheit kein Eis mehr zu sehen, dagegen trieben vor der Ausfahrt der Recherche-

Bai viele Eisschollen umher, die von dem großen, im Hintergrunde dieser Bucht thronenden Gletscher stammten.

Bei unserer Abfahrt vom Fleur de Lys-Hafen segelten wir bis zum Breakfast Point und fanden auf der durchlaufenen Strecke in der Van Keulen-Bai überall tiefes Wasser.

An diese Stelle und an den Belsund im allgemeinen knüpfen sich Ereignisse von Bedeutung, deren hier Erwähnung gethan werden soll. Das gegenwärtig in Norwegen zu Kraft bestehende Gesetz, dass Schiffe, die ins Eismeer fahren, keinerlei Spirituosen mit sich führen dürfen, verdankt seinen Ursprung Vorfällen, die sich in der Umgebung des Belsundes abspielten.

Es ist bekannt, dass die Matrosen norwegischer Eismeertfahrer, der Abstammung nach größtentheils nicht Skandinavier, sondern Finnen und Quäner, letztere eine Mischlingsrace zwischen Finnen und Lappländern, nur guter Eigenschaften sich rühmen können, mit einziger Ausnahme der Trunkenheit. Ein nordnorwegischer Eismeermatrose vereint alle den guten Seemann kennzeichnenden Attribute in sich. Er ist kräftig, gesund, arbeitslustig, ausdauernd, munter, entschlossen, passioniert für sein Fach, schreckt vor keiner Gefahr zurück und besitzt — *last not least* — angeborenes Talent für die Jagd, den Fischfang und die Kunst und Fertigkeit des Harpunierens; kurz gesagt, er stellt eine Vereinigung der vorzüglichsten, an einen tüchtigen Matrosen zu stellenden Bedingungen dar.

Nur in einer Richtung sieht es schlimm mit ihm aus.

Wehe, wenn so eine Theerjacke über geistige Getränke kommt; sofort streift der Mann alle guten Eigenschaften ab und wird gänzlich unverwendbar.

Dies wurde uns von vielen norwegischen Capitänen mitgetheilt. Zwar bewies die von uns an einem Norweger gewonnene Erfahrung das Gegentheil. Der Eismeister Jakobson, der übrigens rein skandinavischer Race entstammte, war stets nüchtern, doch gibt es bekanntlich keine Regel ohne Ausnahme.

Unzähligemale soll es durch diese Schattenseite finnmärkischer Seelente bei Spitzbergenfahrten zu schweren Unglücksfällen gekommen sein, und alle gegen dieses Laster versuchten Mittel erwiesen sich stets als entzlos. Man verbot das Trinken, theilte Rationen in höchst karglichem Maße aus, wässerte die Getränke, band sich diesbezüglich contractlich und mittels feierlicher Versprechen. Alles war vergeblich — stets vernahm man neuerdings von Unglücksfällen, die infolge gelegentlicher gänzlicher Berausung der Schiffsbemannungen entstanden, und als schließlich der nachstehend geschilderte Fall sich ereignete, griff man endlich zum radicalsten Mittel, nämlich zum Verbote, bei Eismeerfahrten Alkoholica mitnehmen zu dürfen.

Der bezeichnete Fall, der vor nicht langer Zeit viel von sich reden machte, war folgender: Ein norwegisches Fangfahrzeug gewöhnlichen Schlages segelte bei gutem Wetter nach höchst begünstigtem Seehund- und Weißwalfang vollbeladen vom Norden Spitzbergens kommend, heimwärts. Die Jagdsaison nahte ihrem Ende, die gefürchtete Eiszeit sollte bald eintreten und in wenigen Tagen hoffte man wieder in Europa zu sein.

Beim Belsund wurde zur Erlangung frischen Proviantes kurzer Aufenthalt genommen. Der Capitän hielt es für überflüssig, das Schiff vor Anker zu legen, und befahl den drei an Bord zurückbleibenden Matrosen, im Sundeingange zu kreuzen, während er selbst mit den anderen Leuten ans Land auf Renthierjagd gieng. Die am Schiffe zurückgelassenen, sonst vortrefflichen Matrosen, ein Finne und zwei Quänen, die nach der langen getränkelosen Zeit der Versuöbung, ein Gläschen Schnaps zu verkosten, nicht widerstehen konnten, erbrachen das versperrte Weindepot, bemächtigten sich dreier Fässerchen mit Spirituosen, und das Unglück war geschehen.

Bald waren die drei Matrosen schwer berauscht und durch den nach längerer Enthaltsamkeit doppelt kräftig wirkenden Alkohol gänzlich besinnungslos geworden. Das Schiff trieb in See hinaus, wo es fünf Tage ohne Führung lag. Ein beim rasch einsetzenden Eiszuge schleunigst südlich steuerndes Fangschiff bemerkte das auf hoher See herrenlos treibende Fahrzeug und näherte sich demselben. Die drei Matrosen waren noch immer schwer berauscht; jeder hielt sein Fässerchen Brantwein fest umklammert.

Der Belsund war bereits durch Eis gesperrt, jede Möglichkeit, die am Lande Zurückgebliebenen zu retten, somit ausgeschlossen. Der Capitän des Fahrzeuges und seine Leute, die sich in hilfloser Lage befanden, kamen im Winter sämmtlich um, obwohl sie, wie im nächsten Frühjahr constatirt wurde, eine kleine Hütte erbaut und ein beträchtliches Proviantdepot angelegt hatten.

Eine weitere Folge dieses Falles von Trunkenheit war der Verlust des Schiffes sammt der kostbaren Ladung.

Seit dem geschilderten Unglücksfalle darf kein nach dem Eismeer unter norwegischer Flagge segelndes Fahrzeug mehr einen Tropfen geistiger Getränke mit sich führen.

Bevor wir die Rückreise nach Norwegen antraten, liefen wir noch den Hornsund an und ankerten im Isbjörn-Hafen, ziemlich an derselben Stelle, wo vor zwanzig Jahren das Expeditionsschiff Isbjörn unter Führung des damaligen Contre-Admirals und gegenwärtigen Marinecommandanten Maximilian Daublebsky Freiherrn von Sterneek zu Ehrenstein und mit dem Grafen Hans Witezek an Bord vor Anker lag. Da wir die Schilderung jener arktischen Reise aus der Feder

Sr. Excellenz des Herrn Marinecommandanten an Bord hatten, war es uns leicht, an Hand der der Reisebeschreibung beigezeichneten Karte in den Hornsund einzusegeln und im Isbjörn-Hafen zu ankern. Wir machten die interessante Wahrnehmung, dass der Isbjörn-Hafen seit jener Zeit einen Theil seiner Größe durch fortschreitende Vergletscherung eingebüßt hat. Besonders der Wilczek-Gletscher scheint große Fortschritte gegen die See gemacht zu haben, denn er ist gegenwärtig bedeutend weiter vorgeschoben, als dies im Jahre 1872 der Fall war, und bedeckt nunmehr einen Theil des Hafens, der zur Zeit der Anwesenheit des Expeditionsschiffes Isbjörn noch freies Wasser bot.

Nach dem Reiseprogramm Sr. kön. Hoheit hätten wir den Hornsund als ersten Hafen auf Spitzbergen anlaufen sollen. Da jedoch die Südseite dieser Inselgruppe zur Zeit unserer Ankunft noch vom Eise verlegt war und erst Mitte August bei unserer Rückkunft vom Norden frei wurde, sahen wir uns genöthigt, den Besuch des Hornsundes auf diesen Zeitpunkt zu verschieben.

Die Rückreise nach Norwegen wurde nach dem Besuche des Hornsundes und des Isbjörn-Hafens durch jenes Wassergebiet angetreten, das zur Zeit unserer Austeise, Ende Juni und anfangs Juli, noch vom Packeis besetzt war.

Die Rückfahrt bot wenig bemerkenswerte Vorfälleheiten. Wir begegneten nirgends mehr Eis, doch konnte abermals die Bären-Insel nicht gesichtet werden, da wir mit Rücksicht auf die in der Umgebung der Insel anscheinend stets herrschenden Nebelwetter unseren Cours weit seewärts derselben nehmen mussten.

Nach dem Passieren des 74. Breitengrades, als die Möglichkeit, auf der weiteren Reise nach dem Süden von Treibeis belästigt zu werden, geschwunden war, entfernten wir das Krähennest vom Fockmast und hissten die während der Kreuzung in der arktischen See halb gestrichene Stenge wieder, um beim Anlaufen der norwegischen Küste mit der hohen, schmucken Jachttakelage zu prangen.

Für jede Eismeerfahrt ist das oft genaunte „Krähennest“ (*crow's nest*), eine hoch am Fockmaste angebrachte Auslugestation, unentbehrlich. Jeder von uns hatte darin so manche Stunde „*watching the ice*,“ wie es der Eismeister nannte, verbracht.

Das zum Zwecke besseren Überblickes über die See- und Eisflächen möglichst hoch über Deck angebrachte Krähennest wird aus einem länglichen, oben offenen Fasse hergestellt, dessen Boden entweder niederklappbar oder zweitheilig und nach oben zu öffnen eingerichtet ist. Das Fass ist fast 2 m hoch, enthält in seinem Innern ein Sitzbrett, mehrere Stufen zum Auf- und Absteigen, zwei kleine Verschlüsse, um Fernrohr

und Nachtglas wasserdicht aufzubewahren, und wird vollkommen montiert an einer Seite der Vorstenge fix angesorrt.

Von den Unterwanten führte auf FLEUR DE LYS I eine Jakobsleiter zu der fallthürartig eingerichteten unteren Öffnung des Krähennestes, doch konnte man auch von oben leicht in dasselbe steigen, in welchem Falle jedoch von der Sabling aus noch etwas weiter aufgeentert werden musste. Nicht nur bot diese Auslugstelle, beiläufig 34 m über dem Meeresspiegel liegend, einen weiten Überblick über das umliegende Wasser- oder Eisgebiet, da von diesem Standorte die Kimm beiläufig 12 Meilen vom Schiffe entfernt lag, während vom Deck aus nur ein 4—5 Meilen weiter Ausblick möglich war, sondern es war auch der Aufenthalt im Fasse meist jenem auf Deck vorzuziehen, da man im Krähen-neste vollkommen geschützt gegen Wind und Wetter war und nur der Kopf des Auslugenden über dem Fasse emporragte. Das Aufentern zu dem hohen Auslugfasse war freilich, besonders bei Nässe und Kälte, nicht angenehm, doch der Ausblick um so lohnender, und jeder von uns blieb häufig stundenlang in diesem Neste, auch wenn keine Nothwendigkeit hiezu vorlag, um den herrlichen Rundblick, der von dieser hohen Warte geboten war, möglichst lange zu genießen.

Frische NW- und NO-Brisen begünstigten unsere Rückfahrt, und schon am fünften Tage nach unserer Abreise vom Hornsund kamen wir wohlbehalten in Tromsø an. Von dort segelten wir unter Berührung von Bodø-Drontheim und Bergen nach Brightlingssea zurück, womit die erste Expedition in das Eismeer zu Ende September 1891 ihren Abschluss erreicht hatte.

Dass jedermann an Bord trotz der vielen ausgestandenen Mühseligkeiten und Strapazen mit den Erfolgen der hochinteressanten und in jeder Richtung lohnenden Reise zufrieden war, braucht am Schlusse wohl nicht besonders hervorgehoben zu werden.

Wind- und Wetterverhältnisse, Strömungen, Flut und Ebbe, Untiefen etc. an den Küsten Spitzbergens. Allgemeine Bemerkungen über diese Inselgruppe.

Die im Sommer 1891 vorherrschenden Winde an der Westküste Spitzbergens wehten aus Süd und Südwest. Nordwestliche, nördliche und nordöstliche Brisen trafen wir auch häufig an, doch wehten diese selten über zwölf Stunden; südliche Winde hingegen bliesen zeitweise mit großer Kraft durch 2—3 Tage.

Stürmisches Wetter trafen wir während des zweimonatlichen Aufenthaltes im Eismeere zweimal.

Beidemals brach das Wetter ohne vorherige Anzeichen plötzlich aus Südwest herein, doch hatten wir bei beiden Gelegenheiten gute Ankerplätze inne, so dass die Böen vor Anker abgeritten werden konnten.

Das Wetter hielt in beiden Fällen 2—3 Tage an, doch wehte der Wind mit sturmartiger Stärke nur durch 12—18 Stunden, um hierauf langsam aber stetig an Stärke abzunehmen. Ein plötzlicher Umsprung des Windes nach einer anderen Richtung wurde niemals beobachtet. Die mit großer Kraft wehenden Südwestwinde waren nur local, was nach der rasch sich beruhigenden See geschlossen werden musste. Die See gieng zeitweise hoch, doch stets wurde beobachtet, dass 4—6 Stunden nach Abnehmen des Windes auch die See ruhig geworden war.

Das Barometer gestattete keine zutreffende Wettervorhersage, wie überhaupt auf Grund unserer Beobachtungen in dieser Richtung behauptet werden kann, dass das Barometer in diesen Breiten und zu dieser Jahreszeit nicht den geringsten Anhaltspunkt zur Beurtheilung der voraussichtlichen Witterung bietet.

So trafen wir beispielsweise südliche Winde bei hohem und bei niedrigem Barometerstande, ebenso auch nördliche Winde bei hohem und geringem Luftdruck. Fiel das Barometer rasch, und vermuthete man daher eine Änderung des Wetters, ein Drehen des Windes oder das Aufspringen einer Böe, so folgte nichts von dem allen; das Wetter blieb bei niedrigem Barometerstande wie es war, oder es besserte sich gar.

Oft traf statt des erwarteten Windes Windstille ein, anderemale herrschte beständig klares Wetter, das Barometer war stabil oder stieg langsam. Plötzlich, ohne jedes vorherige Anzeichen setzte steife Kühle ein, so dass man thatsächlich auch beträchtlichen Änderungen des Barometerstandes keine Bedeutung zumessen konnte, und wir unser Augenmerk diesem sonst so nützlichen Instrumente entzogen, da es uns zu oft in unseren Annahmen irregeleitet hatte.

Von andauernden Windstillen, von denen ältere Spitzbergenfahrer erzählen, bekamen wir glücklicherweise wenig zu verspüren. Mit Ausnahme eines einzigen Falles, wo wir Mitte August zwischen dem Eisfjord und dem Belsund zwei Tage in fast vollständiger Windstille lagen, hatten wir nur gelegentlich Windstillen von 4—6 Stunden Dauer zu überstehen und waren die übrige Zeit vom Winde sogar recht begünstigt. Doch schien das Jahr 1891 hierin eine glückliche Ausnahme zu bilden, da unser Eismeister zugestand, noch nie auf seinen früheren Eismeerfahrten so günstige Windverhältnisse vorgefunden zu haben.

Der Seegang war zeitweise unangenehm, doch verlief derselbe rasch nach Abnahme der Böen.

Man kann von den Gewässern Spitzbergens sagen, dass die See im Vergleich zum herrschenden Winde sich rasch und unverhältnissmäßig hoch entwickelt, doch ebenso rasch sich wieder glättet. In den größeren Fjorden entsteht bei frischem Winde ebenfalls bedeutender Wellengang; so trafen wir einmal im Eisfjord so steifen Wind, dass die Sturmsegel gesetzt wurden und das Schiff zum Beiliegen gebracht werden musste.

Bezüglich der Strömungen ergaben sich folgende Wahrnehmungen:

Westlich der Bäreninsel zeigten die Besteckrechnungen eine Stromstärke von 0·5—0·6 Meile pro Stunde an.

An der Westküste Spitzbergens auf der Höhe des Belsundes wurde durch Peilungen 0·3—0·4 Meilen Strom ermittelt. Gegenüber der Magdalenen-Bai hatte der Strom nur mehr eine stündliche Geschwindigkeit von 0·1—0·2 Meilen.

Der Richtung nach setzte der Golfstrom wahr N N W.

In den Fjorden herrschen, von Flut und Ebbe abhängig, auch starke Strömungen vor. Im Eisfjord setzt die Strömung allerdings nur an einzelnen Punkten, durch Zusammenwirken mehrerer Umstände zeitweise mit 2—3 Meilen Stärke ein.

Im Haupttheile des Eisfjordes zieht die Strömung O.—W. oder umgekehrt; doch wurde bemerkt, dass der Flutstrom von W. nach O. setzend, sich hauptsächlich an den Nordküsten und der Ebbstrom in verkehrter Richtung ziehend, an den Südküsten stärker fühlbar macht, daher es rathsam ist, beim Einsegeln in den Eisfjord längs der Nordküste, beim Aussegeln längs der Südküste zu fahren.

In der Smeerenburger Bucht zieht die Strömung N. und S. Der Flutstrom dringt durch das South-Gat ein, durchsetzt die ganze Bucht und wendet sich dann nach O. gegen die Norway-Inseln.

Der Ebbstrom setzt umgekehrt, nur ist hervorzuheben, dass er speciell im South-Gat bedeutend stärker angetroffen wurde, wie der Flutstrom — eine Erscheinung, für die wir keine Erklärung fanden. Im Canal zwischen den Norway-Inseln herrscht abwechselnd 6 Stunden Ost-, 6 Stunden Weststrom von fast einer Meile Stärke.

Wie unangenehm fühlbar sich dieser, mit ewigem Treibeis durchsetzte Strom machen kann, wurde bereits an anderer Stelle erwähnt. Der Unterschied zwischen dem Wasserstande bei Flut und Ebbe betrug im allgemeinen längs der Küste 1—1·5 *m*. Im Green Harbour war der Niveau-Unterschied bei Hoch- und Tiefwasser 1 *m*. bei Amsterdam und Danes Eiland 1·5 *m*.

Während der Reise kam kein Krankheitsfall vor.

Von Kälte hatten wir nicht sehr zu leiden, die Temperatur war durchschnittlich stets einige Grade über Null. Anfangs August verzeich-

neten wir Temperaturen bis zu 18° in der Sonne. Bei der Ausreise hingegen war es zuweilen empfindlich kalt.

Hervorzuheben ist, dass der unter 70° Breite geborene Norwege bei eintretender Kälte sich am meisten gegen diese zu schützen trachtete, wogegen die Dalmatiner alle Witterungseinflüsse trefflich ertrugen, ja es kam sogar vor, dass diese Leute die Pelzröcke verschmähten, die vom Eismeister stets mit Vorliebe getragen wurden.

Auf das Thermometer konnte man sich bei der Annäherung an Eis nicht vollständig verlassen. Die Lufttemperatur sank in der Nähe des Eises nur dann auffällig, wenn der Wind von demselben wehte.

Auch die Wassertemperatur gab oft bei Nebelwetter wenig Aufschluss über die Nähe des Eises. Mehrmals zeigte es sich, dass wir uns schon mitten zwischen losen Treibeisschollen und Eisstücken, oder auf eine Seemeile Entfernung von der festen Eiskante befanden, bevor sich die Nähe des Eises durch rasches Sinken der Wassertemperatur bemerkbar machte. Wir nahmen halbstündig Messungen der Wassertemperatur vor, fanden jedoch, dass bei Nebelwetter ein solches Zeitintervall zu groß ist, da sich manchmal erst im letzten Momente äußerst rasch die Nähe des Eises durch auffälliges Sinken der Wassertemperatur kundgab. Wir nahmen daher in der Folge diese Messungen in Intervallen von 10 Minuten vor, welcher Zeitraum in zweifelhaften Situationen genügen dürfte.

Der Küste Spitzbergens vom Belsund bis zu den kleinen Inseln nördlich des Hornsundes sind Klippen und Untiefen vorgelagert. Gegenüber der Dunder-Bai liegt unklares Wasser auf 5 Meilen Entfernung vom Lande.

Bei leichtem Seegang kann man fast überall über den dem Lande vorliegenden, verborgenen Klippen Brandung sehen. Auf der Coursskizze I sind die Linien freien Wassers sowohl vom Belsund bis zum Hornsund, als auch von letzterem bis zur Südspitze Spitzbergens eingezeichnet.

Zwischen dem Belsund und dem Eisfjord fahrend, sahen wir längs der Küste dicht unter Land zahlreiche kleine Felseneilande, die auf der Admiraltätskarte nicht eingetragen sind. Alle von uns bemerkten Unrichtigkeiten der genannten Karte wurden auf der Coursskizze I eingetragen, ebenso sind in dieser auch die in den Fjorden und Canälen vorgenommenen Lothungen vorgemerkt. Die Hafenlothungen sind aus den bezüglichen Plänen zu entnehmen.

Die nachstehenden Lothungen wurden in offener See vorgenommen:

Geographische Breite	Geographische Länge	Wassertiefe		Grundprobe
		Faden		
75° 15·8' N.	14° 8' 0.	215		Schlamm, Steine
75° 30' "	16° 30' "	140		{ dunkler } bei Rückreise Lehm } gelothet
76° 30·8' "	14° 15·2' "	110		grauer Lehm
76° 46·7' "	13° 41·8' "	79		Lehm
76° 59·2' "	13° 30·2' "	44		Sand, kleine Steine
77° 11·1' "	13° 9·1' "	104		weicher Schlamm
77° 26·3' "	13° 15·0' "	104		Schlamm
77° 36·5' "	13° 17·2' "	51		kleine Steine, Sand
77° 43·2' "	13° 17·1' "	35		Sand und kleine Steine
77° 52·9' "	13° 26·2' "	32		{ Sand und ein Stück- chen Koralle
78° 5·5' "	12° 30·0' "	80		Lehm
78° 6' "	11° 23' "	95		Lehm
78° 54' "	10° 0' "	74		kleine Steine
79° 14' "	10° 15·1' "	160		dunkler Lehm
79° 4·5' "	10° 28·2' "	50		grobkörniger Sand
80° 2' "	11° 4' "	45		keine Grundprobe erhalten
80° 0·2' "	11° 30' "	52		Sand
80° 0·4' "	11° 45·9' "	45		Sand
79° 51·2' "	12° 2·6' "	30		Schlamm

Bezüglich der einzuschlagenden Route hatte man uns vor der Abfahrt von Tromsø gerathen, uns sowohl bei der Ausreise, als auch bei der Rückfahrt gut westlich der Bäreninsel zu halten. Diesen Rath befolgten wir in beiden Fällen und ist diese Route empfehlenswert. Erstens liegt die Bäreninsel in der Stromscheide zwischen dem nach S. ziehenden kalten Polarstrom und dem nördlich setzenden, warmen Golfstrom, wodurch man bei der Ausreise sowohl die Mithilfe des Stromes, als auch die Wahrscheinlichkeit, später und somit erst weiter nördlich auf Eis zu stoßen, für sich hat. Außerdem sollen nach übereinstimmenden Aussagen norwegischer Eismeerfahrer, westlich der Bäreninsel stetigere und günstigere Brisen angetroffen werden, als östlich derselben. Der letzte Grund spricht besonders dafür, auch bei der Rückfahrt von Spitzbergen bis zum 74. Breitengrad westlich des 17. oder 18. Längengrades sich zu halten, obzwar man nahezu alljährlich sicher sein kann, zur Zeit der Rückreise — Ende August — auch östlich der Bäreninsel kein die Fahrt behinderndes Eis zu finden.

Obzwar somit der nach S. setzende Polarstrom im Ost der Bäreninsel die Anlage der Route östlich vom 20. Längengrad empfehlen würde,

halten alle aus dem Norden rückkehrenden Fangfahrzeuge sich westlich von dieser, fast stets in Nebel gehüllten Insel.

Die Begründung für den ewig in der Umgebung der Bäreninsel herrschenden Nebel ist, dass diese Insel in der Wasserscheide zwischen dem kalten und dem warmen Strome liegt.

Außer bei der Bäreninsel, wo wir immer Nebelwetter antrafen, fanden wir, dass fast stets auch in der Nähe des Packeises nebelige und mistige Atmosphäre vorherrsche, doch war der Nebel längs der Eiskante niemals so dicht, dass die Fahrt zwischen dem Treibeis hätte eingestellt werden müssen, auf wenigstens einer Seemeile Entfernung konnte man die Lage des Eises stets deutlich wahrnehmen. Außerdem gibt auch das Geräusch der Brandung am Eis gute Anhaltspunkte.



II. Theil.

Reise

in das nördliche Eismeer

im Jahre 1892.



III. Abschnitt.

Spitzbergen und Fahrt in der Barents-See.

Die Erfolge unserer ersten Fahrt nach den Polarregionen mit der Segeljacht FLEUR DE LYS I, das viele Interessante und Fremdartige, das sich uns in der kurzen Zeit unseres Aufenthaltes auf Spitzbergen geboten hatte, erweckte in Sr. kön. Hoheit dem Prinzen Heinrich von Bourbon den Wunsch, neuerdings eine Reise in die arktischen Gewässer zu unternehmen, und zwar diesmal mit der viel größeren und mit weit mehr Comfort ausgestatteten Dampfyacht FLEUR DE LYS II. Dieser letztere Entschluss wurde durch das Streben, womöglich weiter nordwärts als im Vorjahre vorzudringen, sowie durch den Umstand hervorgerufen, dass die Gemalin des Prinzen, Ihre kön. Hoheit Frau Prinzessin Adelgonde von Bourbon-Bragança, und deren Schwester, Ihre kön. Hoheit Frau Erbgroßherzogin von Luxemburg, damalige Infantin von Portugal, an der Expedition theilnehmen wollten, um die von uns in verführerischen Farben geschilderten Naturschönheiten des hohen Nordens aus eigener Anschauung kennen zu lernen.

Das Reiseprogramm, welches Sr. kön. Hoheit für das Jahr 1892 aufstellte, war, was Spitzbergen betraf, ziemlich jenem des Vorjahres gleich; nur konnte in Anbetracht der größeren Fahrtgeschwindigkeit der Dampfyacht mehr Zeit der Aufnahme verschiedener Häfen und Buchten gewidmet werden; auch war uns hiedurch die Fahrt längs der Eiskante in der Barents-See und der Besuch der Insel Novaja Zemlja ermöglicht.

Der erste Theil der Reise des Jahres 1892, welcher den Aufenthalt in Spitzbergen betrifft, weist keine besonderen Verschiedenheiten von der Reise des Sommers 1891 auf.

Aus diesem Grunde wird es genügen, in den folgenden beiden Abschnitten lediglich die besonderen Vorkommnisse unserer zweiten Expedition zu schildern.

Ebenso wie im Vorjahre wurden auch im Jahre 1892 anfangs Juli zu Tromsø die letzten Vorbereitungen und Schutzmaßregeln gegen das Eis getroffen, ferner nahmen wir den schon bekannten Eismeister wieder an Bord.

Mit allem und jedem vorzüglich ausgerüstet, verließen wir am 6. Juli Tromsø; begünstigt durch Windstille und heiteres Wetter, hatten wir eine angenehme Fahrt nach Nord, durch die so malerischen Sunde, Fjorde und Schären, die diesen Hafen vom offenen Meere trennen. Um 5^h p. m. desselben Tages erreichten wir, durch den Hammerfjord steuernd, die offene See, trafen jedoch daselbst völlig verändertes Wetter. Frischer SW-Wind und dichter Nebel setzten ein, sobald wir, Norwegens gebirgige Küsten verlassend, in das Gebiet der arktischen See traten. Wie im Vorjahre schienen wir schon zu Beginn unserer Fahrt die Hoffnung, die Bäreninsel sighten zu können, aufgeben zu müssen, denn bei dem herrschenden dichten Nebel war es rathsam, sogleich einen stark westlich dieses Eilandes führenden Cours einzuschlagen. Am folgenden Tage gegen 5^h p. m. lichtete sich die Atmosphäre etwas. Soweit das Auge reichte, war nicht die geringste Spur von Eis zu erblicken. Es wurde nun eine ziemlich bedeutende Coursänderung vorgenommen und auf die Bäreninsel wieder abgehalten. Zu unserer Enttäuschung war jedoch die Lichtung des Nebels nur eine vorübergehende: gegen 7^h abends trübte sich die Luft und es setzte abermals Nebelwetter ein, das bei der Annäherung an die Bäreninsel derart an Dichte zunahm, dass wir jede Hoffnung, diese Insel zu sighten, fallen lassen mussten. Um 9^h p. m. kündeten uns Schwärme von Vögeln, die geisterhaft aus dem Nebel auftauchten und kreisend die Jacht umzogen, die Nähe der Bäreninsel an; auch machte sich eine eisig kalte Ostbrise, die von den Schnee- und Eisgebirgen der Insel herzuwehen schien, empfindlich fühlbar. Ein Geräusch, ferner Brandung ähnlich, ließ sich vernehmen, doch betrug die Entfernung von der Insel nach dem gegisssten Punkte zumindest noch 5 Seemeilen. Der Nebel nahm derart an Dichtigkeit zu, dass vom Achtertheile des Fahrzeuges aus die vorne befindlichen Personen und Gegenstände nicht unterschieden werden konnten.

Wir fuhren mit größter Vorsicht langsam in nordwestlicher Richtung weiter, doch bedauerten wir umso mehr, die im Jahre 1596 von dem berühmten Holländer Barents entdeckte Bäreninsel nicht besuchen zu können, als auch über deren geographische Lage noch Unklarheit herrscht.

Mit der zunehmenden Entfernung von dem einsam im nördlichen Eismeere liegenden Eilande besserten sich die Verhältnisse. Gegen 2^h morgens lichtete sich der Nebel, was die bereits von uns gemachte Wahrnehmung bestätigte, dass die Bäreninsel von einem ewigen Nebel-

gürtel umhüllt ist, der nach Maßgabe der Entfernung von der Insel verschieden dicht ist. Der Zusammenstoß des warmen, nordwärts setzenden Golfstromes im West der Insel, mit der kalten, südwärts ziehenden Strömung im Ost derselben scheint diese ewige Nebelatmosphäre zu schaffen, welche das Eiland kreisförmig umspannt.

Um 3^h a. m. des 8. Juli beiläufig in 75° nördlicher Breite und 17° östlicher Länge, kam das erste Eis in Sicht, vorläufig nur einzelne größere und kleinere, lose treibende Schollen, durch welche wir unseren Weg gegen das Südcap Spitzbergens fortsetzen konnten. Staunend betrachteten jene, welche die vorjährige Fahrt nicht mitgemacht hatten, die großen, in nächster Nähe des Schiffes vorbeiziehenden Eisflarden, deren Zahl stetig zunahm. Bald lagen die Treibeismengen, von dem südwärts setzenden Polarstrom getrieben, in dichten Massen um uns.

Nach kurzer Zeit war an ein Vordringen im Course Nord nicht mehr zu denken. Beiläufig in der Richtung OW verlaufend, lag das zusammengepackte Treibeis, einer unüberwindlichen Mauer gleich, in derartiger Menge vor dem Bug des Schiffes, dass ernstliche Beschädigungen desselben zu befürchten waren. Dementsprechend wurde aus dem Eise gesteuert und mit westlichem Course eisfreies Wasser gesucht.

In 14° westlicher Länge bog die bisher O.—W. verlaufende Eiskante nach Nord ab, so dass nördlicher Cours wieder eingeschlagen werden konnte. Im Ost ließ ein weißer Schimmer auf die Nähe großer Eismassen schließen, während im West freies Fahrwasser lag.

Das Eis, von blendend weißer Farbe, wies die verschiedenartigsten Gestalten und Contouren auf. Fast die gesamte Schiffsbemannung verbrachte die Nacht (die Sonne stand um Mitternacht 6° über dem Horizont) auf Deck, da die Aufregung, welche die Nähe des Eises erzeugt, sich aller bemächtigt hatte.

Das siegreiche Gestirn beleuchtete mit magischem Lichte die weit ausgedehnte Treibeisfläche, deren wunderliche, phantastische Formen und groteske Gebilde bereits im ersten Theil beschrieben wurden. Kein Wunder, dass selbst der größte Theil der Mannschaft, der vom Vorjahre her schon an diesen Anblick gewöhnt war, beharrlich auf Deck blieb und staunend die Prachtbilder des Nordens widersah. Ab und zu trat die Treibeislinie deutlich vor, doch hielten wir uns stets auf 3—4 Seemeilen Entfernung von derselben.

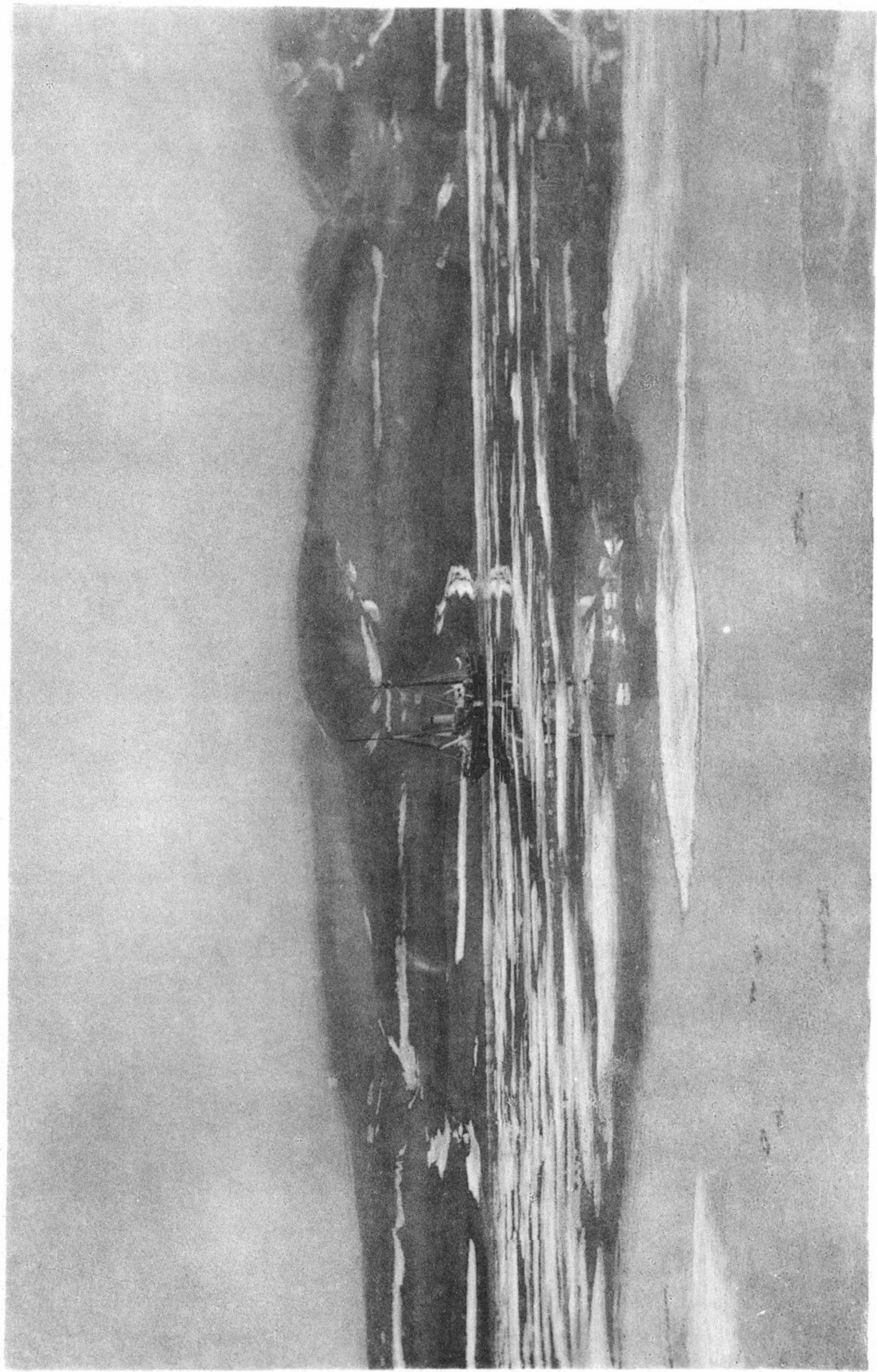
Je weiter wir nach Nord vordrangen, desto häufiger begegneten wir mächtigen Eisbergen, Kreidefelsen ähnlich, doch von krystallheller Färbung. Sie erhoben sich oft 30—40 m über dem Meeresspiegel. Bedenkt man, dass nur beiläufig der achte Theil der Masse eines Eisberges über Wasser steht, so kann man sich einen Begriff von der Größe dieser treibenden Eisingeln verschaffen. Diese Eisberge lösen sich von den an

der Südküste Spitzbergens senkrecht abfallenden Gletschern ab, wonach sie ein Spiel des Windes und der Strömung werden.

Mittags waren wir auf der Höhe des Südcaps von Spitzbergen in 76° 25' nördlicher Breite angelangt; hier besserten sich, entgegen unserer Annahme, die Umstände und die Lage des Eises. Um 3^h p. m. befand sich FLEUR DE LYS II gegenüber dem Hornsund, dessen Einfahrt, soweit man beurtheilen konnte, vollkommen eisfrei war. Ein böiger, eiskalter, aus diesem Fjorde wehender Wind machte den Aufenthalt auf Deck der Jacht im höchsten Grade unangenehm.

Bei Roebuckland nahm jedoch der Wind an Stärke ab, womit auch die schneidende Kälte der Luft schwand. Außer großen, treibenden Eisbergen war von hier aus gegen Nord kein Eis zu erblicken.

Ebenso wie im Vorjahre schien das von Ostspitzbergen und vom Storffjord kommende Eis nur das Becken zwischen der Bäreninsel und dem Südcap der Hauptinsel Spitzbergens auszufüllen, hingegen dessen Westküste freizulassen. Auf der weiteren Fahrt zum Eisfjord begegneten wir nur mehr wenig Treib- und Packeis, dagegen zeitweilig riesigen Eisbergen und dicht unter Land zwischen dem Belsund und dem Eisfjord Grundeis, d. h. gestrandetem Eis. In der Nacht vom 8. auf den 9. Juli näherten wir uns der Mündung des Eisfjordes, und hier begann zum erstenmale die aufreibende und ermüdende Arbeit des Eisstoßens. Dicht aneinander gedrängt lagen kleine Eisschollen und Stücke, einen förmlichen Brei bildend, quer vor der Einfahrt des großen Fjordes und gestalteten das Vorwärtskommen höchst beschwerlich. Da jedoch vom Krähenneste aus im Innern der Bucht deutlich eisfreies Wasser wahrgenommen wurde, so handelte es sich lediglich darum, einen Eiscürtel von 4—5 Seemeilen Breite zu durchbrechen. Auch im Vorjahre sahen wir die Mündung des Eisfjordes durch treibendes Baieneis gesperrt, während die mittleren Theile desselben verhältnismäßig wenig Treibeis aufwiesen, und den Fahrten von Hafen zu Hafen im Fjorde selbst geringe Hindernisse in den Weg stellten. Mit verminderter Maschinenkraft fahrend und stets alle Leute mit dem Abstoßen größerer Eisklumpen beschäftigend, bahnten wir uns schrittweise den Weg in diese weitausgedehnte, großartige Bucht, und erreichten nach stunden langer, angestrenzter Thätigkeit die sichere Coal-Bai, in der wir auch im vorigen Jahre nach erschöpfender Eisarbeit Ruhe gefunden hatten. Fast an derselben Stelle wie im vergangenen Sommer ankerten wir auch jetzt gegenüber der charakteristischen Gebirgsschlucht am Ostufer des Hafens. Die Coal-Bai bot diesmal günstigere Vertäuplätze als im Vorjahre, da wir sie fast eisfrei fanden, während sie zur selben Zeit im Vorjahre noch zur Hälfte zugefroren war.



FLEUR DE LYS II von Baieneis umlagert im Eisfjord.



Außerdem brachte der Strom im Gegensatz zu den während des letzten Aufenthaltes gewonnenen Erfahrungen weniger treibendes Baieneis in unsere Nähe, ein Umstand, der schwer erklärlich schien, da der Ebb- und Flutstrom gleich geblieben sein musste und vor der Mündung der Bucht größere Mengen Treibeis lagen, als wir beim ersten Besuche der Coal-Bai im Jahre 1891 angetroffen hatten. Unser Ankerplatz lag gut geschützt gegen alle Windrichtungen, sowie gegen den durch den Gezeitenstrom erzeugten Eiszug.

Wir verbrachten diesmal im Eisfjord zehn volle Tage, während deren wir sämtliche Theile des Fjordes besuchten. Nach dem Verlassen der Coal-Bai ankerten wir in der Advent-Bai, woselbst wir den im Vorjahre aufgenommenen Hafen besuchten. Den Strand schmückten daselbst, zwischen Schieferstein und Geröll wuchernd, zahlreiche Moose und Blumenarten; auch das organische Leben war durch Schnecken und andere Kriechthiere vertreten, während das Wasser von zahlreichen, in allen Farben schimmernden Quallen bedeckt erschien. Zu unserem Erstaunen wurden wir zuweilen von Scharen kleiner Mücken umschwärmt, die in Gestalt und Farbe den bei uns vorkommenden Arten ähnelten.

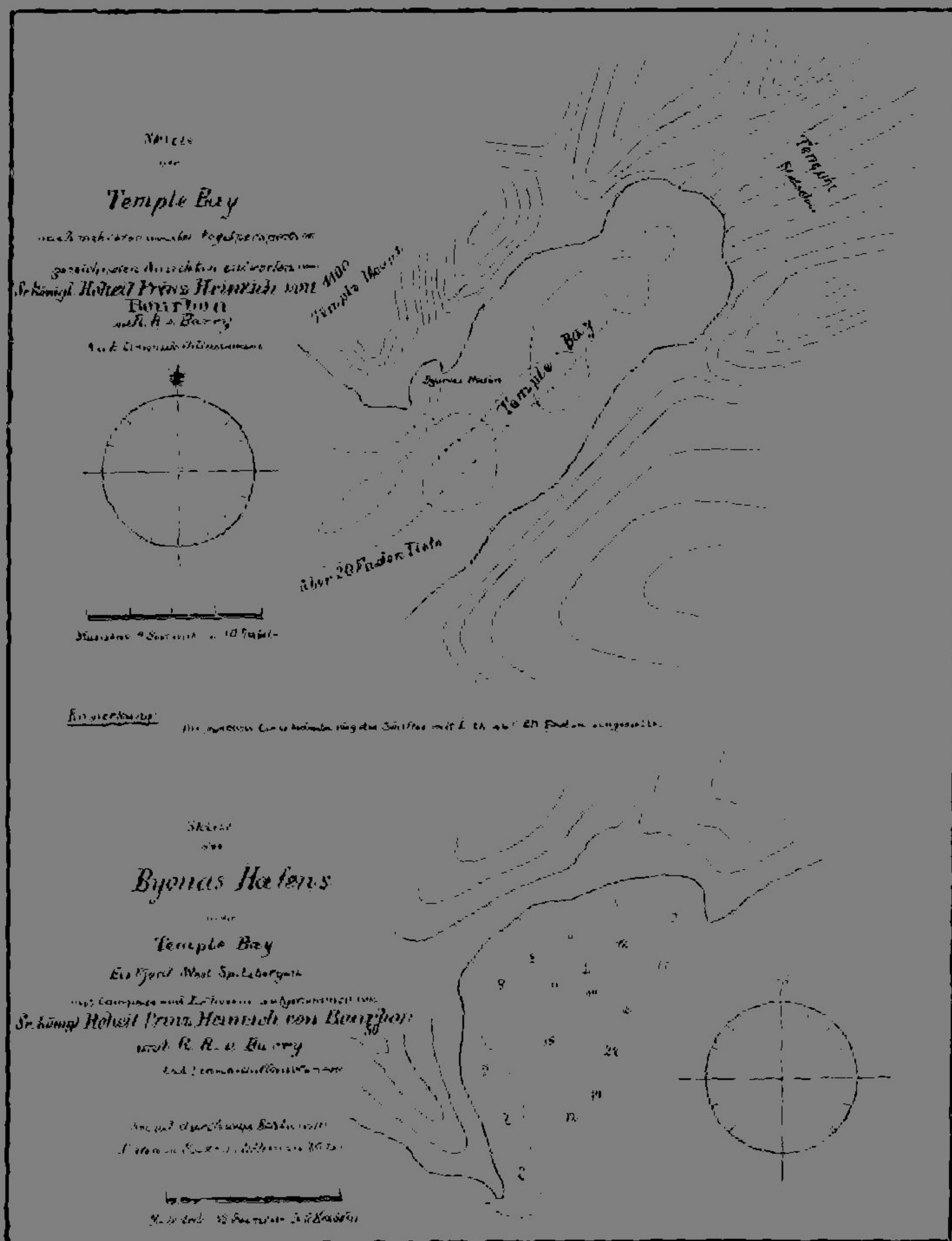
Ein Reisetheilnehmer, der über geologische Specialkenntnisse verfügte, war eifrig bemüht, die seltsamen Gebirgsformationen des Eisfjordes zu studieren und theilte uns seine bezüglichen Wahrnehmungen mit. An der Nordseite des Fjordes ist hauptsächlich der Spitzbergencharakter vertreten, während die Südküste abweichende Formen und andere Steingattungen, namentlich Thonschiefer und Sandstein, aufweist. Dagegen zeigt das westliche Ufer stark zerklüftete, durch imposante Gletscher getrennte Bergspitzen, aus Kalk und Quarzit bestehend; gegen Ost beginnt wieder Sandstein, untermischt mit dunkler Erde.

Wir besuchten der Reihe nach die Sassen- und Temple-Bai und stenerten schließlich zum Cap Thordson und Cap Wjik in den Northfjord.

Die Ankerplätze, die wir im Sommer 1891 ausfindig gemacht hatten, boten uns auch diesmal Schutz vor Wind, Seegang und Eistreiben; nur die Fahrten von Ankerplatz zu Ankerplatz waren zeitraubend und mühsam, da, obzwar es sich nur um kleine Distanzen handelte, fast stets eine inmitten der Bucht treibende Baieneismenge durchsetzt werden musste, um zur nächsten geschützten Stelle zu gelangen. Auf diesen Fahrten wurde jede Gelegenheit, Berichtigungen der Karte und unserer Aufnahmen vorzunehmen, im Auge behalten.

Neu skizziert wurde ein guter, im vorigen Jahre nicht benützter Ankerplatz in der Sassen-Bai, die auf der Karte fehlende Temple-Bai und der in letzterer liegende Byonäs-Hafen. Die letztere Aufnahme ist aus Karte 10 (S. 96) ersichtlich. An dieser Stelle sei eines Um-

Karte 10.



standes Erwähnung gethan, der uns bereits während der ersten Spitzbergenfahrt aufßel, diesmal jedoch durch einen markwürdigen Zufall besonders zur Geltung kam. Beim Einlaufen in den Byonas-Hafen, wobei wir des seichten Wassers wegen unter beständigem Lothen sehr langsam fuhren, fiel der lothende Matrose durch eine unvorsichtige

Bewegung über Bord in das eine sehr niedrige Temperatur aufweisende Wasser. Wir fürchteten, dass das unfreiwillige, kalte Bad für den durch die Anstrengung erhitzten Mann von nachtheiligen Folgen begleitet sein werde. Zu unserem Erstaunen war dies jedoch nicht der Fall, wodurch sich bestätigte, dass die dünne und reine Luft in den arktischen Regionen jede Erkältung hintanhält.

Wir konnten uns wiederholt dem krassesten Temperaturswechsel aussetzen, ohne je Schaden davonzutragen. Infolge seines überaus gesunden Klimas wäre daher Spitzbergen als Luftkurort für mit katarrhalischen Leiden Behaftete sommersüber zu empfehlen, wenn die große Entfernung und die Beschwerlichkeiten einer Reise dahin dem nicht hindernd entgegenstehen würden. Die Kälte, gegen die man sich durch warme Kleidung zu schützen vermag, sinkt daselbst im Sommer selten tiefer als 2—4° unter Null, während gleichzeitig die reine, gute Luft eine wohlthätige, alle Organe erfrischende Wirkung ausübt.

Der Eismeister bestätigte unsere diesbezüglichen Wahrnehmungen durch die Mittheilung, dass von den zahlreichen Jägern, die alljährlich mit Fangfahrzeugen Spitzbergen sommersüber besuchen, keiner je von einer ernsten Krankheit befallen werde.

Gänzlich vereist, daher nicht zugänglich, fanden wir diesmal die Klaas Rillen-Bai, die Skans-Bai und zum Theil die Dixon-Bai und die Ekme-Bai. In die beiden letztgenannten Buchten drangen wir so weit als möglich mit dem Dampfkutter ein und erhielten, da wir die Eiskante, knapp längs derselben steuernd, abfahren, ein besseres Bild derselben, als es die Karte zu geben imstande ist.

Solche Fahrten in unserem kleinen Dampfboote waren auch insofern lohnend, als das Waidmannsvergnügen gelegentlich derselben besser gepflogen werden konnte.

Wir erlegten zahlreiche Seehunde auf diesen Fahrten in der bereits geschilderten Weise und bemerkten auch, dass diese Thiere für eine Art Musik empfänglich seien. Als einst zufällig die Dampfpeife ertönte, tauchten sofort mehrere Robben aus dem Wasser empor und blickten mit ihren großen, klugen Augen neugierig in die Richtung, aus der diese Töne erklangen, sie lauschten scheinbar mit großem Wohlgefallen den Tönen der Dampfpeife und tauchten bei solchen Anlässen, trotz ihrer sonstigen Scheu, selbst nach Büchsenschüssen bald wieder in der Nähe des Bootes oder des Schiffes an der Wasseroberfläche auf. Die Norweger locken die Seehunde durch Pfeifen, hauptsächlich aber mittels des langgezogenen Rufes „Uh—la“ an, dessen erste Silbe sie oft durch 10 Secunden ertönen lassen. Es ist für den Zuhörer ergötzlich.



wie diese Leute sich bemühen, ihrer sonst so rauhen Stimme einen wohlklingenden, flötenden Laut abzurufen.

Die Jagd am Lande fiel sehr ergiebig aus und lieferte fast die doppelte Beute des Vorjahres, da wir in drei Tagen in der Coal-Bai und in der Advent-Bai allein 65 Renthiere schossen.

Durch zweimalige eingehende Untersuchung des Eistjordes waren wir in der Lage, die Eigenthümlichkeiten dieser Bucht auch vom waidmännischen Standpunkte kennen zu lernen. Wir fanden das Ren nur an den Südufern des Fjordes, am zahlreichsten in der Coal-Bai, in der Advent-Bai und in der Sassen-Bai. In den Buchten an der Nordseite wurde auch nach tagelangem Suchen nicht ein einziges dieser stattlichen Thiere angetroffen. Spuren derselben ließen sich jedoch auch hier nicht leugnen.

In der Coal-Bai weideten die Renthiere hart am Ufer und hätten fast von Bord aus geschossen werden können, da wir 1891 mit *Fleur de Lys I* nicht über 200 Schritte vom Lande entfernt lagen. Drang man in eines der gegen die Advent-Bai ostwärts ziehenden Thäler vor, so konnte man sicher sein, auf ganze Rudel von Renthieren zu stoßen.

Noch besser für die Jagd ist die Advent-Bai selbst, die von dieser Bai abziehenden Thäler bieten gute Weideplätze, daher man überall auf zahlreiches Wild trifft. In der Sassen-Bai finden die ergiebigsten Jagden in den Niederungen, welche im Hintergrunde derselben beginnen und ostwärts ziehen, statt.

Die Jagd war zeitweise beschwerlich und mühsam, da die Thiere häufig ungemein scheu waren und das Anpörschen viel List und Ausdauer seitens des Jägers erforderte. Anderemale hingegen suchten die stärksten und schönsten Böcke selbst beim Erörten der Schüsse nicht das Weite und gestatteten uns die Annäherung bis zu 20 Schritten und selbst darunter.

Se. kön. Hoheit und die beiden hohen Damen zeigten sich sowohl den Reises Strapazen als auch den anstrengendsten Jagdzügen vollständig gewachsen, und übertrafen an Ausdauer und Willenskraft die übrigen Reistheilnehmer.

Mit immer rastendem Eifer huldigten Ihre kön. Hoheit Frau Prinzessin Adelgunde von Bourbon und Höchstderen Schwester, Ihre kön. Hoheit Frau Infantin Maria Anna von Portugal, dem edlen Waidmannssporte, ohne je vor den Hindernissen zurückzuschrecken, die sich dem arktischen Nimrod auf Schritt und Tritt in den Weg stellen. Weder Gletscher noch Sümpfe, weder steile Felswände noch Schaufelder oder Abhänge mit losem Geröll vermochten die hohen Damen in ihren Pörschgängen nach dem verlockenden Ren aufzuhalten. Mit staunenerregender Leichtigkeit überwandten sie alle Schwierigkeiten und blickten unerschrocken allen Gefahren ins Auge.

Nach dem Vorgesagten erscheint es überflüssig, anzuführen, dass wir stets mit reicher Beute beladen an Bord der Jacht *FLEUR DE LYS II* zurückkehrten.

Die hohen Damen ließen sich die Mühe nicht nehmen, selbst die Köpfe der von ihnen erlegten Renthierc beimzutragen und, mit dieser Last beschwert auch weite Strecken zu durchwandern. Die weichen Felle der geschossenen Thiere wurden in einen Sack verpackt und von dem uns begleitenden Matrosen an Bord getragen. Die Köpfe der erlegten Thiere wurden hingegen übereinandergethürmt auf den Schultern getragen. Hatte man nun einen glücklichen, mit viel Waidmannsheil gesegneten Tag, so war der Rückmarsch zum Schiffe, mit zahlreichen Renthierköpfen beladen, keine Kleinigkeit.

Ich erinnere mich beispielsweise eines insgesamt vierzehnstündigen, ununterbrochenen Marsches, auf dem Ihre kön. Hoheit und ich ein Dutzend Renthierc erlegten, um dann durch 6 Stunden, mit den Köpfen dieser Thiere beschwert, die weite Strecke in höchst ungangbarem Terrain zur Landungsstelle zurückzulegen.

Auch Fürst Massimo und Graf Zileri gaben sich mit Feuereifer dem edlen Sporte hin, und trugen durch die erstaunliche Rastlosigkeit und Unermüdlichkeit, die sie in der Verfolgung des Wildes an den Tag legten, viel zur Bereicherung der schönen Fellection bei, mit der *FLEUR DE LYS II* decorirt wurde.

Am Schiffe rückgelangt, erwartete uns in dem schön ausgestatteten und von angenehmer Wärme durchströmten Salon ein reichliches, aus allen Spitzbergen-Delicatessen zubereitetes Mahl, dem wir stets gebührende Ehre erwiesen. Da wir von unseren Streifzügen meist erschöpft zurückkehrten, begab sich bald alles zur Ruhe, um, durch Schlaf gestärkt, am nächsten Morgen von neuem auszuziehen.

Außer den Renthieren, deren Fleisch besonders schmackhaft ist und selbst zur Zubereitung vorzüglicher Suppe verwendet wird, schossen wir Eiderenten, wilde Gänse, Lurmen, Alken, arktische Möven, Schneehühner etc. in unzähligen Mengen. Der größere Theil dieser Jagdbeute, hauptsächlich Enten und Gänse, bildete ebenfalls angenehme Beigaben zur Mittagstafel, so dass sowohl für Ueberss, als auch für Abwechslung bei unseren Mahlzeiten reichlich vorgesorgt war.

In dieser Beziehung wird der Aufenthalt im Norden besonders den dalmatischen Matrosen unvergesslich bleiben, die von Jugend auf an frugale Kost gewöhnt, nun im Ueberss der vorzüglichen Speisen schwelgten. Kein Wunder, wenn das Salzfleisch, sonst so willkommen, unter diesen Umständen, nicht gerne am Tische gesehen wurde und selbst das sonst sehr geschätzte Büchsen-Guljasch, sowie das „*Corned Beef*“ und „*Roasted Beef*“ verschmäht wurden.

Hauptsächlich bildeten Gänse-, Entenbraten und Renthierkeulen die täglich am Mannschaftstische erscheinenden Gerichte, wobei die Lente bewiesen, dass der Appetit im hohen Norden besonders steigt, wozu übrigens auch die Arbeiten am Lande, die niederen Temperaturen und die gute reine Luft das Ihrige beitrugen.

Bei Jagden und Ausflügen in das Innere der Buchten vergingen die Tage rasch und angenehm, so dass wir mit schwerem Herzen daran dachten, diesen Fjord, der uns in jeder Beziehung so viel des Interessanten geboten hatte, bald wieder verlassen zu müssen.

Auch diesmal bewerkstelligten wir bei Cap Thorsen eine Landung, um die Häuser der schwedischen Polarexpedition des Jahres 1882 zu besuchen. Bei dieser Gelegenheit zeigte sich die berühmte norwegische Ehrlichkeit in einem schönen Zuge unseres Eismeisters Jakobsen.

Einer der Herren unserer Gesellschaft meinte scherzend, es wäre interessant, eine Erinnerung an diesen dankwürdigen Ort mitzunehmen, was wohl kein zu großes Vergehen wäre, da die vollständig eingerichteten Häuser einen Überfluss an allerlei Einrichtungsgegenständen besäßen. Jakobsen, der diese Worte anders auffasste und im Ernst gesprochen hielt, war über die ausgesprochene Idee, die im herrenlosen Expeditions Hause in den Polarregionen als geheiligt anzusehenden Gegenstände anzutasten, nicht wenig entrüstet. In Norwegen, woselbst in allen Volksständen sehr edle Begriffe über „Mein und Dein“ herrschen, wird die Aneignung auch des unbedeutendsten und wertlosesten Dinges als Verbrechen angesehen.

Wir fanden unser im Vorjahre in diesem Hause hinterlegtes Document unberührt an der Stelle, an welcher wir es verwahrt hatten, die Inschriften in bester Ordnung; nunmehr legten wir demselben eine Ergänzung bei, in der die Anwesenheit der beiden hohen Damen verzeichnet war.

Am 17. Juli wandten wir, vom zweiten Besuche des Eisfjordes höchst befriedigt, dieser imposanten Bucht den Rücken und dampften, am Green-Harbour vorbei, zum Cap Staratschin. Eine Aufnahme der diesem Cap vorliegenden Gruppe kleiner Eilande ergab, dass deren Lage auf der Karte richtig eingetragen ist.

Von Cap Staratschin, dem südlichen Thorpfleiler des Eisfjordes, dampften wir zur Südspitze des Prinz Charles Foreland und nach Rundung derselben längs der Küste dieser langen Insel nordwärts. Prince Charles Foreland erinnert in seiner Gebirgsformation an Nord-Norwegen im Winterkleide. Die Insel wird durch eine schmale, niedere Landstrecke in zwei Gruppen hoher Berge getheilt, unter denen die dunklen Felsmassen des mächtigen Sortepint, im Gegensatz zu den ihn umgebenden Schnee- und Eisfeldern, einen prächtigen Eindruck hervorruft.

Bisher gieng unsere Fahrt leicht vonstatten; nur bei Vogelhook stießen wir auf Eis, das uns Schwierigkeiten bereitete. Auch dieses nur kurze Zeit vorübertreibende Baieneis war untermischt mit zahlreichen, von Gletschern abgebröckelten Eisblöcken, die sich im flachen Eisbrei wie Eisberge ausnahmen, obwohl nach Schätzung keiner mehr als 20—25 m Höhe haben konnte.

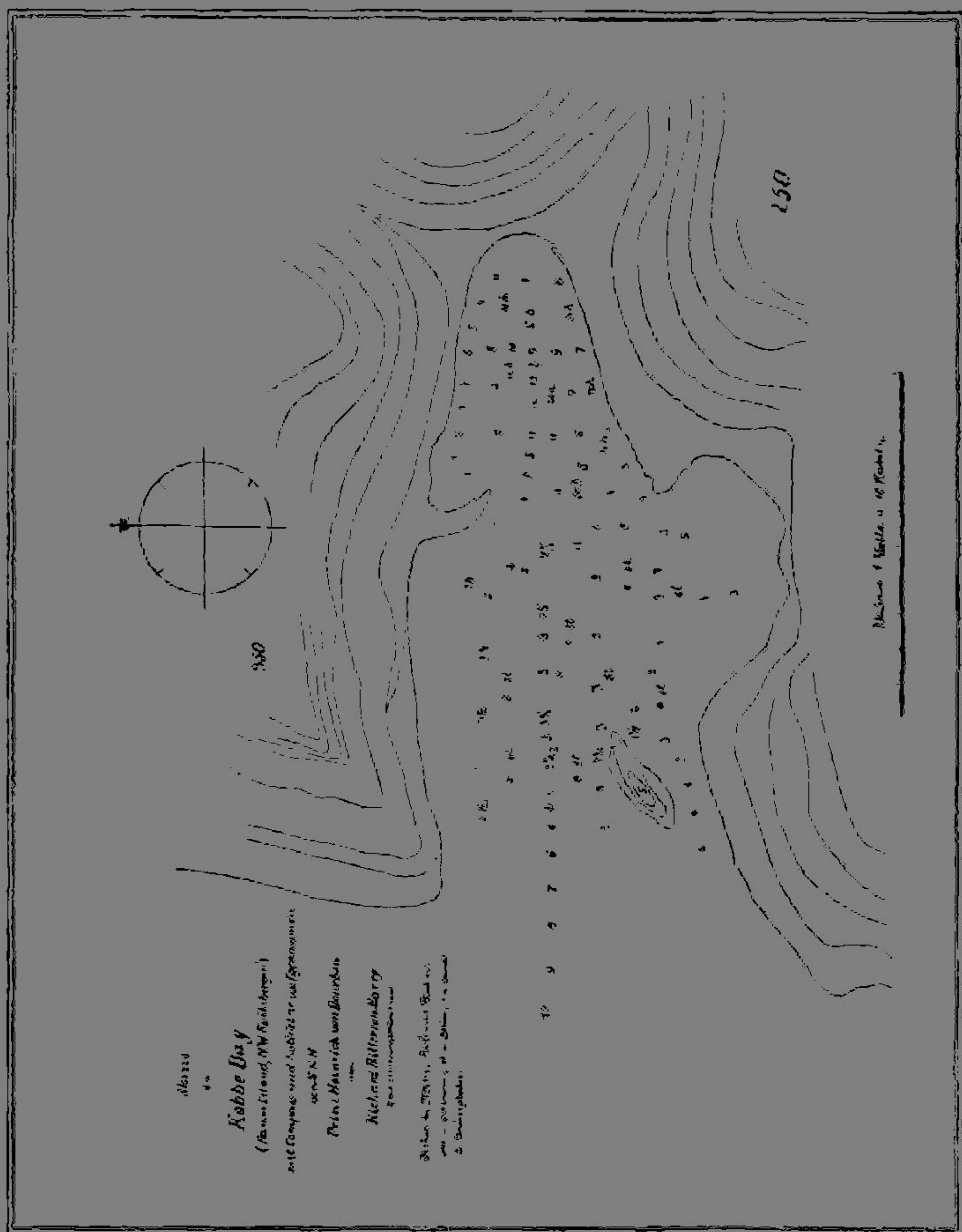
Freilich spielten auch die durch leichten Nebel erzeugten Luftspiegelungen hierbei eine Rolle, indem wir zuweilen einen kolossalen Eisblock in der Nähe zu bemerken glaubten, der sich dann als ein unscheinbares Stückchen Treibeis herausstellte; anderemale wieder tauchte ein vorstädtliches Ungeheuer vor unseren Blicken auf, das sich allmählich als ein auf einer Eisscholle sich sonnender Seebund entpuppte; öfters glaubten wir eine Insel mit Hügelketten und imposanten Gebirgszügen zu entdecken, die nach wenigen Minuten im Nebel zerrann, um bald darauf in anderen Formen mit verschwommenen Contouren neuerdings unsere Sinne zu täuschen.

Je weiter wir nach Nord vordrangen, desto mehr wandte sich das Wetter, das während der Fahrt von Tromsö zum Eisfjord und zur Zeit unseres Aufenthaltes daselbst meist schön war, zum Schlechten. Vor Erreichung von Hackluyts Headland stürmte bereits ein böiger Nordost, so dass wir gezwungen waren, die Weiterfahrt vorläufig anzugehen, und da das Eistreiben aus Nord zunahm, die Atmosphäre bei rasch fallendem Barometer sich stark verfinsterte, terners Wind und Seegang anwuchsen, in der Kobbé-Bai, die wir im vorigen Jahre nicht besucht hatten, Schutz zu suchen. Wir hatten bereits 79° 45' nördliche Breite erreicht, doch beabsichtigten wir, den Versuch, zur festen Eisgrenze über den 80. Grad vorzudringen, jedenfalls zu wiederholen, und, wenn möglich, die selten eisfreie Küste Nordwest-Spitzbergens zu erreichen.

Die Kobbé-Bai bildet einen kleinen, gut geschützten, natürlichen Hafen an der Westseite von Danes-Eiland und besitzt außer anderen Vortheilen auch gutes Trinkwasser, das ein kleiner Landsee in einer Thalsenkung der Ostküste enthält. Wir fanden in dieser Bucht vorzüglichste Deckung gegen den in See wüthenden NO-Sturm und wenig Eis. Nachdem die aus Karte 11 (Seite 102) ersichtliche Aufnahme des Hafens bewerkstelligt war und das Wetter sich anscheinend ausgetobt hatte, beabsichtigten wir, nach Nord vorzudringen; doch wehte in See noch frischer, böiger Wind, außerdem waren große Mengen zusammengethürmten Eises nördlich der Amsterdam-Insel wahrzunehmen, so dass wir es für rathsam hielten, weiter zuzuwarten.

Wir verblieben somit in der Kobbé-Bai noch einige Tage, die wir zu mehreren Ausflügen benützten. So besuchten wir den erwähnten

Karte 11.



kleinen Landssee, den wir nach Überwindung mehrfacher Beschwernisse erreichten, da der Weg durch kantige, enorme Blöcke verbarriadiert war. Der See war zugefroren, bildete aber infolge der häufigen Schaeeverwehungen keine glatte Fläche, weshalb wir die Hoffnung, auf Spitzbergen dem Schlittschuhlaufsport huldigen zu können, aufgeben mußten.

Die Zeit, die wir nicht auf Excursionen zubrachten, wurde an Bord den verschiedenartigsten Zerstreuungen gewidmet. Schon während der

gleichmäßig verfließenden Tage in See hatten mannigfaltige Spiele platzgegriffen, die wir auch jetzt fleißig betrieben. Der Vormittag verging meist unter den Klängen der zahlreichen, am Schiffe befindlichen Musikinstrumente, denen wir stets mit Vergnügen lauschten.

Mit Ausnahme ihrer kön. Hoheit der Frau Prinzessin Adelgunde von Bourbon, welche die Maudoline meisterhaft zu behandeln versteht, war die Musikunst an Bord nur dilettantenhaft vertreten.

Se. kön. Hoheit mit vorzüglichem Gehör und vielem Verständnis für Musik ausgestattet, versuchte sich auf den verschiedenartigsten Blasinstrumenten, vom Bass-Flügelhorn angefangen bis zum Piccolo und der Ocarina. Von den übrigen Herren zeichnete sich Fürst Massimo auf dem Waldhorn aus, während Graf Robert Zileri, der über eine wohlklingende Stimme verfügte, verschiedene Couplets zum besten gab. Endlich ertönten auch die Klänge einer Zither und des mit einem Harmonium in Verbindung stehenden Pianinos. Die edle Muse übte in der Einsamkeit des hohen Nordens ihre überwältigende Macht besonders aus und verstand es mit ihren Zauberklängen, die wenigen Mußestunden rasch und unbewusst entfliehen zu machen.

Dem Diner, das meist um 1 Uhr eingenommen wurde, folgte eine Ruhepause. Später vereinigte man sich auf Deck zu mehrfachen Spielen, unter denen das Werfen von Kautschukringen auf ein mit Zahlen bezeichnetes Brett, oder von Taukränzen, die sich an einem Bolzen zu fangen hatten, uns außer gesunder Bewegung stets auch viel Spass bereiteten.

Obwohl daher für Zerstreuung in reichem Maße Sorge getragen war, ersehnten doch alle das Ende unserer unfreiwilligen Gefangenschaft. Um den Aufenthaltsort zu verändern, kehrten wir nach einem missglückten Versuch, weiter nach Nord vorzudringen, nicht mehr in die Kobbé-Bai zurück, sondern liefen die Magdalenen-Bai an, in der wir im vorigen Jahre bei English Cove vor Anker gelegen waren.

Franklin hat im Jahre 1816 eine vorzügliche Aufnahme dieser Bucht angefertigt, die in der Generalkarte von Spitzbergen eingetragen ist und das Einlaufen in die Bucht gefahrlos ermöglicht.

Durch Verlegung des Ankerplatzes von der Kobbé-Bai in die Magdalenen-Bai hatten wir, wie es sich leider herausstellte, einen schlechten Tausch gemacht. Beim Einlaufen zeigte sich die Magdalenen-Bai zwar ziemlich eisfrei, nur der Hintergrund der Bucht war mit Eis besetzt, das, so viel sich von Bord aus beurtheilen ließ, mit dem Lande und dem im Hintergrunde der Bai befindlichen Gletscher eine feste, zusammenhängende Masse bildete. Wir gelangten zu einer windgeschützten Stelle und ankerten östlich der sogenannten Friedhofs-Halbinsel. Diese führt ihren Namen nicht mit Unrecht: wohin das Auge schweift

erblickt es unzählige Särge, die, mit Steinen beschwert, aus dem Schnee emporragen, daneben liegen verstreut die Gebeine derjenigen, die fern von den Ihren in diesem vergessenen Theile der Erde ihren letzten Schlaf halten. Wohl nie benetzte eine Freundesbrühe das starre Eis, kaum ertönten je Worte der Theilnahme an dieser Stätte des Grauens: nur die Wellen, die an den öden Felsen nagen und branden, singen ihr ewiges, eintöniges Klagelied, in das die Möven kreischend einstimmen, während die fahle Sonne des Nordens mit ihrem blassen Schein diese todestraurige Scenerie beleuchtet.

Wenn auch in längst vergangenen Jahren eine große Anzahl Menschen die jetzt verlassenen Küstenstrecken Spitzbergens sommersüber belebte, erscheint es dennoch unmöglich, dass die Zahl der Sterbefälle eine so bedeutende gewesen ist, um diese beträchtlichen Strecken zu einem Todtenfelde umzuwandeln. Es interessierte uns umso mehr näheres Inerüber zu erfahren, als die verwitterten, aus dem 16. und 17. Jahrhundert stammenden Inschriften nur in holländischer und englischer Sprache verfasst waren. Nach den bei unserm Eismeister und später zu Tromsø eingezogenen Erkundigungen fanden wir unsere Vermuthungen bestätigt, indem wir diese Stätte als Friedhof der in den Fehden der damaligen Zeiten Gefallenen hielten. Im 16. und 17. Jahrhundert betrachteten nämlich die verschiedenen nordischen Nationen Spitzbergen als herrenloses Land, über das jedermann verfügen konnte. Als nun zur Zeit des Walrüs-fanges Schiffe aus aller Herren Länder diese einsamen Inseln besuchten, kamen oft der besten Plätze und Buchten wegen heftige Streitigkeiten zum Ausbruch, die hauptsächlich bei Engländern und Holländern in glühenden Racenhass ansattend, zu den erbittertsten Kämpfen führten. Die Feindschaft und Verfolgungswuth dieser feindlichen Parteien gieng so weit, dass in den folgenden Jahren die Fangfahrzeuge dieser Länder von einer Anzahl Kriegsschiffe begleitet werden mussten. Bei einer der Fehden zwischen Engländern und Niederländern kam es zu einer blutigen Schlacht, die viele Opfer forderte, welche jetzt an der erwähnten Stelle, durch den Tod vereint, in eisiger Erde friedlich nebeneinander ruhen.

Ein bald nach unserer Ankunft in der Magdalenen-Bai einsetzendes Schneewehen verdüsterte das trübe Bild noch mehr und verhinderte uns im Verein mit dem eisig kalten Wind, die Bucht zu untersuchen, welche Unterlassung wir schon in der folgenden Nacht bereuen sollten.

Sobald sich alles, mit Ausnahme des Deckpostens, zur Ruhe begeben hatte, setzte sich das im Hintergrunde der Bucht aufgestapelte Eis infolge der Gezeitenströmung plötzlich in Bewegung und rückte dem Schiffe rasch näher.

Wohl meldete der diensthabende Matrose sogleich das rasche Herannahen der Eisblöcke und Schollen, doch war es uns, obgleich wir

stets unter kleinen Feuern lagen und die Bereitstellung der Maschine tie mehr als 20 Minuten erforderte, nicht möglich, vor harter Bedrängnis durch das Eis den Ankerplatz zu verlassen.

In der Stromrichtung hinter uns lagen mehrere gefährliche Klippen, was uns jede Möglichkeit benahm, den Anker sofort schlüpfen zu lassen und mit dem Eise treibend, wenigstens allzu heftigen Stößen der mit der Strömung heranziehenden, gefahrbringenden Massen auszuweichen. Die Jacht wurde in kürzester Zeit von Eisschollen und Flarden derart umlagert, dass unser Schicksal nur mehr vom Festhalten des Ankers abhing. In den peinlichen Stunden, die nun folgten, konnte es sich nur darum handeln, dem Eiszuge zu widerstehen. Als die Maschine dampfberet gemeldet wurde, war es zum Verlassen des Ankerplatzes zu spät; das Eis umgab das Schiff bereits in festen, zusammengepackten Massen, so dass es uns nicht mehr geglückt wäre, auch nur eine seitliche Ortsveränderung um 200—300 m zu versuchen, die nöthig gewesen wäre, um die Klippen ungefährdet zu passieren.

Wir hatten im vorigen Jahre in einer ähnlichen Situation die Erfahrung gewonnen, dass man sich, ohne Havarien befürchten zu müssen, vom Strome und von der Eismenge treiben lassen kann, um bei günstiger Gelegenheit, wenn sich das Eis, infolge des Zuges gegen die offene See mehr ausbreitet, einen im Eise entstehenden Canal benützend, der Gefahr zu entfliehen.

Diese Aussicht war uns jedoch im vorliegenden Falle durch das klippige Fahrwasser, sowie wegen der Dichte der Eisschollen benommen. Eisfelder von mehr als 100 m Umfang trieben gegen unseren Bug und setzten die Ankerkette unheimlich straff, um, je nach der Lage ihres Schwerpunktes, an einer oder der anderen Seite der Jacht abzuziehen, wobei sie der Außenhaut des Fahrzeuges arg mitspielten. Hierbei mussten oft zehn bis zwölf mit Schutzseilen versehene Leute auf ein Eisfeld springen, um dieses von der Jacht abzustößen, oder um den das Schiff central treffenden Feldern den ersten Impuls zum Abgleiten nach einer Schiffseite zu ertheilen. Anker und Kette hatten bei dieser Belagerung harte Belastungsproben auszustehen und die Bordwände kamen durch die unsanfte Berührung mit den Eisinseln nicht am besten weg. Nur wenn der Anker nicht gehalten hätte und die Jacht gegen die achter vom Schiffe liegenden felsigen Untiefen getrieben wäre, hätte der Versuch gewagt werden müssen, mit voller Maschinenkraft gegen die Ausfahrt zu dampfen. Doch würden uns die in diesem Falle dwars auf das Schiff treffenden Eismassen recht übel mitgespielt haben. Nach hängen vier Stunden war der größte Theil des heimtückischen Baieneises seewärts gezogen, worauf auch wir schleunigst unseren Rückzug hewerkstelligten. Im Hintergrunde der Magdalenen-Bai sahen wir noch erkleckliche

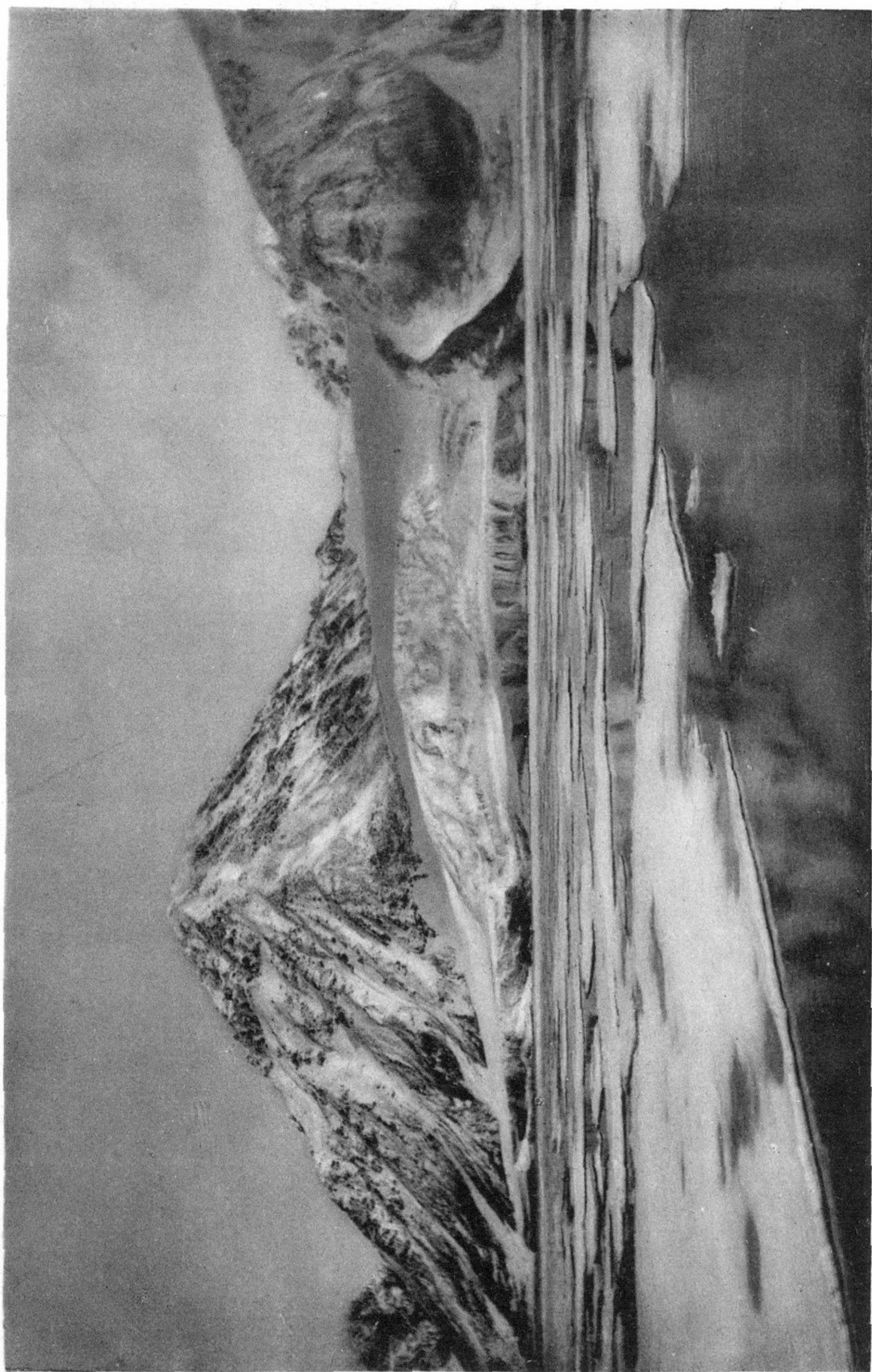
Partien Flächeneises aufgespeichert, das möglicherweise mit dem nächsten Stromwechsel auch in Bewegung gerathen und das böse Spiel wiederholen konnte. Nach glücklich überstandener Gefahr zogen wir aus diesem Vorfall die Lehre, in Zukunft die Lage des Eises in den trügerischen Buchten Spitzbergens stets zu controliren.

Abgesehen von diesem Zwischenfalle, war der Besuch der Magdalenen-Bai sehr lohnend, denn die Großartigkeit der Gletscherwelt in dieser Bai spottet jeder Beschreibung. Ehrfürchtiggebietend und staunenerregend ragen hier Gletscher von enormen Dimensionen, vom Ufer unmittelbar ansteigend, bis zu schwindelnden Höhen empor. Tafel XI gibt einen Begriff von der Großartigkeit der arktischen Natur in der Magdalenen-Bai und zeigt im Hintergrunde den herrlichen Bragança-Gletscher. Ein beständiges Brausen ist vernehmbar, denn es lösen sich fast ununterbrochen kleinere und größere Stücke dieser Gletscher ab und stürzen mit Donnergepolter in die See, eine weithin fühlbare Dünung erzeugend. Das massenhaft aufgespeicherte Gletschereis kann unmöglich dem Einflusse der im Hochsommer durch 24 Tagesstunden auf dasselbe einwirkenden Sonnenstrahlen widerstehen; ein Block nach dem anderen springt von den Eiswänden ab, um, vom Strome in die offene See geführt, dem Spiele von Wind und Wellen überlassen, als Eisberg längs den Westküsten Spitzbergens zu treiben. Zwischen Prince Charles Foreland und Hackluyts Headland begegnet man daher stets zahlreichen Eisbergen. Wohl trifft man auch in Süd-Spitzbergen viele Gletscher und längs der Küste in Verbindung hiemit beträchtliche Mengen von Eisbergen, doch erreichen diese nicht die Ausdehnung, sowie die bedeutende Höhe der früher genannten.

Ein imposantes Schauspiel bildet es, wenn eine größere Partie eines Gletschers einstürzt und ins Meer sinkt. Es gelang Sr. kön. Hoheit, einen solchen Absturz photographisch zu fixiren, doch gibt das Bild nur einen schwachen Begriff von der Großartigkeit dieser Erscheinung.

Von der Magdalenen-Bai, die wir nach dem geschilderten Abenteuer möglichst rasch verließen, richteten wir den Cours wieder nordwärts, versuchten zwischen Danes Eiland und Magdalena-Hook in die Smeerenburger Bucht einzudringen, mussten jedoch unverrichteter Dinge wieder zum Ausgange dieser, South-Gat genannten Enge zurückkehren, da die Bucht in ihrem südlichen Theile, obwohl wir schon den 31. Juli zählten, noch zugefroren war.

Wir versuchten hierauf seewärts von Danes Eiland und Amsterdam Eiland gegen Nord zu fahren, doublierten Hackluyts-Headland, das nordwestlichste Vorgebirge Spitzbergens, ohne auf Schwierigkeiten zu stoßen, und setzten, da das Wetter mittlerweile schön ge-



Das die Jacht FLEUR DE LYS II in der Magdalenen-Bai bedrängende Baieneis;
im Hintergrunde der Bragança-Gletscher.

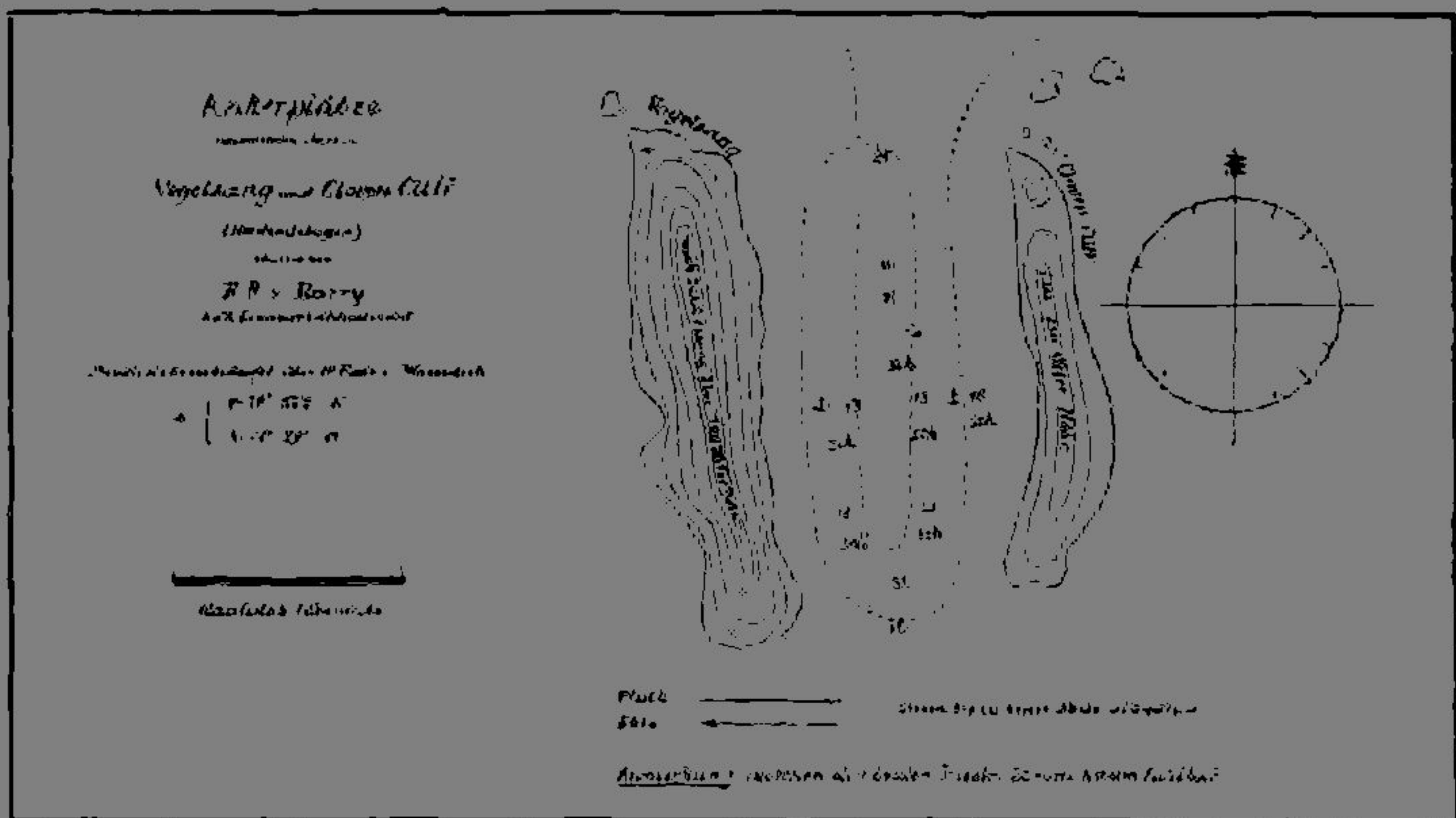


worden war, in nordöstlichen Uours, um bis zur äußersten Grenze der Fahrbarkeit vorzudringen

Wir gelangten ohne Hindernisse bis zum 80. Breitengrad, doch stellten sich kurz darauf Eisfelder größeren und kleineren Umfanges ein, die, anfänglich weit von einander zerstreut, bald dichter zusammengeschlossen, bei 80° 8'5" nördlicher Breite bereits eine starre Masse bildeten.

Von hier gegen Nord lag eine unabsehbare Fläche Eises, aber nicht mehr Treib- oder Packeis, sondern festes, ewiges Polareis, dessen südliche Begrenzungslinie wir knapp vor unserem Bug hatten; ähnlich trafen wir das feste Eis auch im vorigen Jahre nach Überschreitung des 80. Breitengrades an; auch damals zog es in großem Bogen gegen die Red-Bai,

Karte 12.



die Insel Moffen und alles, was weiter östlich liegt, absperrend. Die höchst erreichte Breite auf der diesjährigen Fahrt war somit 80° 8' 5" Nord, während wir uns im Jahre 1891 schon bei 80° 3' 5" nördlicher Breite zur Umkehr gezwungen sahen. Wenn auch die Differenz nur eine geringe war, war die Genugthuung aller an Bord doch keine geringe, einige Bogenminuten nördlicher gelangt zu sein, als mit der Segeljacht FLEUR DE LYS I. Längs der Eisbarriere dampfend, erreichten wir nördlich des 80. Breitengrades die Länge 13° Ost und hielten hierauf wieder südwärts, um den Ankerplatz der Norway-Inseln anzulaufen; die Stelle, wo wir im Vorjahre lagen, war diesmal unzugänglich, da große Eisblöcke, hauptsächlich aber gestrandetes Baieneis die Passage zu diesen Inseln verlegten. Nach kurzem Suchen fanden wir in der Mitte zwischen den

Inseln Vogelzang und Cloven Cliff einen guten Ankerplatz, der in Karte 12 (Seite 107) eingezeichnet ist.

Während unseres zweitägigen Aufenthaltes daselbst untersuchten wir zunächst den von uns im vergangenen Sommer errichteten Cairn am Nordende der Cloven Cliff-Insel, fanden unser Document unversehrt in der Blechbüchse, die damals errichtete Flaggenstange aufrecht stehend und sogar noch ein Stückchen rother Flaggenleinwand von der im vorigen Jahre an dieser Stelle gelassenen Flagge vor. An einer gänzlich exponierten Stelle errichtet, und allen Unbilden des hochnordischen Winters, die sich an diesem Orte concentrirten, preisgegeben, hatten Stock und Flagge allen Anstürmen des Wetters getrotzt.

Nach Wiederherstellung der aufgebrochenen Steinpyramide wandten wir uns der äußeren Norway-Insel zu, wo wir auf der höchsten Stelle dieses Eilandes in 79° 51' 3" nördlicher Breite und 11° 50' östlicher Länge ein sichtbares Denkmal unserer zweiten Expedition in den arktischen Regionen hinterlassen wollten.

Gelegentlich unserer Fahrten im Sommer 1891 hatten wir verschiedene Kreuze, welche von Expeditionsschiffen errichtet wurden, bemerkt, u. a. auf einer kleinen Insel östlich von Danskö ein Kreuz, das von der Besatzung des, Spitzbergen im Jahre 1869 besuchenden Dampfers ALBRECHT aus Bremen aufgestellt worden war. Dasselbe war auf der einen Seite ziemlich verwittert und trug folgende Inschrift:

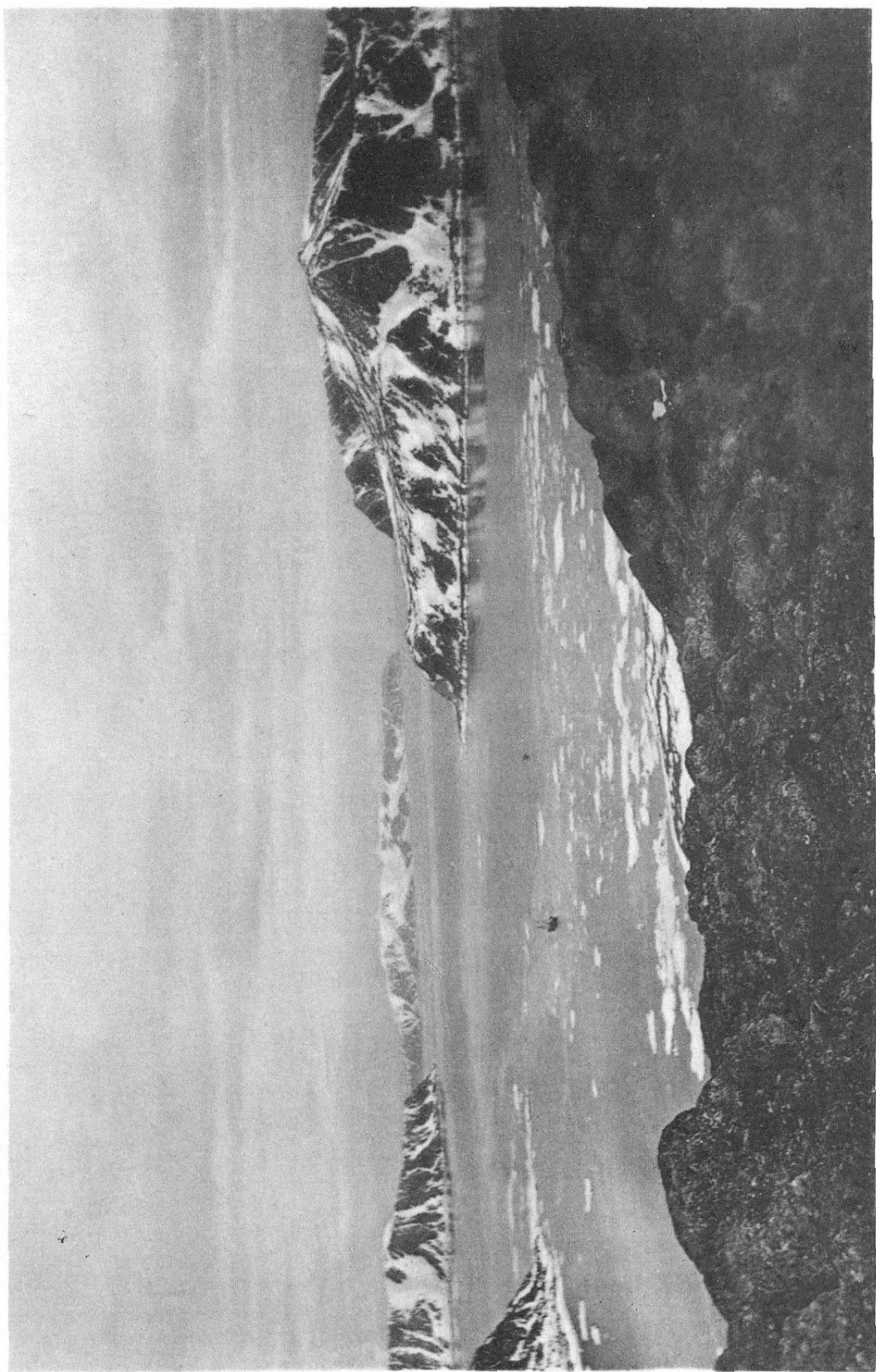
*„Wer das grüne, krystall'ne Feld pflügt
Mit des Schiffes eilendem Kiele,
Dem vermählt sich das Glück,
Dem gehört die Welt.
Ohne Saat blüht ihm die Ernte,
Denn das Meer ist das Feld der Hoffnung,
Auf dem Meere ist alles Welle,
Auf dem Meere gibt's kein Eigenthum.“*

Verf. von C. Vogt.

Rhederei. A. Rosenthal

Capt. A. Hashagen.

Ein ähnliches Denkmal, von einem schwedischen Expeditionsschiffe herstammend, trafen wir in der Kings- und Cross-Bai. Hiedurch angeregt, beschloss Se. kön. Hoheit Prinz Heinrich von Bourbon, auf der von uns im Laufe der zweiten Reise höchst erreichten Breite auf festem Boden ebenfalls ein Wahrzeichen aufzupflanzen. Zu diesem Zwecke hatten wir ein gusseisernes Kreuz mitgenommen, das mit einer Bronze-tafel versehen war, die in kurzen Worten unserer Fahrt Erwähnung that



Outer- und Inner-Norway, Vogelsang und Cloven Cliff.



und die Namen der Reisetheilnehmer an Bord der Dampfschiff *FLEUR DE LYS II*, ferner die Zahl der Bemannung, sowie die Jahreszahl enthielt. Das Datum der Errichtung konnte erst an Ort und Stelle eingeätzt werden.

Eines Morgens wurde zu diesem Zweck eine Expedition ausgerüstet, wobei fast die Hälfte der Bemannung, darunter Heizer und Maschinisten, mitzogen. Die Boote wurden ausgesetzt und ans Land gerudert; sobald der Zug mit allen nöthigen Geräthschaften, als: Hämmer, Meißeln, Kohlenpfannen etc., dann Blei, Zinn und Holzkohle in Menge versehen, vollständig war, begann die Wanderung, die an Beschwerlichkeit alle bisher unternommenen Excursionen übertraf. An der Spitze dieser arktischen Karawane zogen die beiden Damen, sowie Se. kön. Hoheit; es folgten die übrigen Reisetheilnehmer der Gesellschaft, schließlich die Maschinisten und die Matrosen, von denen abwechselnd 3—4 Mann das schwere Kreuz trugen. Trotzdem die Last auf mehrere Schultern vertheilt war, gestaltete sich der Aufstieg zu einer regelrechten *Via Crucis*, denn es stellten sich uns alle erdenklichen Hindernisse in den Weg: bald hemmten riesige, spitze Blöcke das Vorwärtskommen, bald war das Terrain durch Eis und Schnee, insbesondere an abschüssigen Stellen, so glatt, dass kaum einer der das Kreuz tragenden Männer festen Fuß gefasst hatte, als bereits die übrigen Männer im Abrutschen begriffen waren, und nur mit Mühe das Gleichgewicht erhalten konnten.

Nach zweistündigem, äußerst anstrengendem Marsche erreichten wir die höchste Spitze von Outer Norway, auf der das weithin sichtbare Zeichen errichtet werden sollte.

Zuvorderst galt es, nachdem die Last glücklich abgesetzt war, sich von den überstandenen Strapazen zu erholen, sowie auch den Körper zu erfrischen. Die Proviantsäcke wurden geöffnet und der Inhalt unter die Anwesenden vertheilt, die sämmtlich, wie leicht begreiflich, einen vorzüglichen Appetit an den Tag legten.

Mit großer Geduld wurde hierauf einer der höchsten und vorspringendsten Felsblöcke ausgehöhlt, und als eine geügend große Vertiefung entstanden war, das Kreuz in diese eingelassen. Die Öffnung wurde sodann mit kleinen Steinen gefüllt und das mittlerweile von den Maschinisten am Kohlenfeuer flüssig gemachte Blei und Zinn so lange nachgegossen, bis das Kreuz vollkommen feststand, um hoffentlich für lange Zeit gegen Sturm und Wetter gefeit zu sein.

Selbstverständlich war auch ein photographischer Apparat auf die Spitze des Berges gebracht worden, womit der feierliche Moment der Kreuzerrichtung fixiert und außerdem mehrere Ansichten der Nordspitzbergen'schen Küsten aus der Vogelperspektive aufgenommen wurden.

Nach Beendigung dieser Arbeiten suchten wir die im Vorjahre hier selbst zurückgelassene Büchse mit Inschrift, ohne jedoch eine Spur derselben finden zu können. Ein Eisbär oder ein Polarfuchs musste wohl das von uns in eine Felsspalte gelegte kleine Blechgefäß hervorgeholt und verschleppt haben.

Bevor wir an den Abstieg dachten, pflegten wir noch kurz der Ruhe und labten uns an der prächtigen Rundsicht, die sich bis Verlegen Hook, der nördlichsten Stelle Spitzbergens, erstreckt. In weiter Ferne nahmen wir das von uns angestrebte, leider nicht erreichte Ziel, die Insel Moffen, von Eis umgeben, wahr, und dicht bei derselben als warnendes Zeichen das Wrack eines den Eispressungen zum Opfer gefallenen Fangfahrzeuges, dessen zersplitterte Masten in die Lüfte ragten. Ferner erblickten wir von diesem Standpunkte aus Welcome Point und Biscayer Hook, sowie von West über Nord bis Ost, soweit das Auge reichte, das feste, undurchdringliche Polareis. Der bis hier reichende Golfstrom bildete in demselben nördlich von Smeerenburg eine Sackgasse freien Wassers.

Lange konnten wir uns von dem überwältigenden Ausblick des großartigen Panoramas nicht trennen, das sich innerhalb unseres Sehkreises befand; die feste, unbewegliche Eismasse bot ein Bild grenzenloser Verlassenheit, in das nur die Sonnenstrahlen, die sich in tausend kleinen Rissen und Spalten des starren Elementes brachen, etwas Leben zauberten und ein schimmerndes, in den zartesten Tönen wetteiferndes Farbenspiel schufen. Das Land, das sich zu unseren Füßen ausbreitete, war von schier unendlichen Schneemassen bedeckt, die in ihrem Glanze und ihrer blendenden Lichtfülle glitzernden, mit Diamanten besetzten Feldern glichen, zu denen die tiefen, mit dunklen Tinten übergossenen Abgründe, ferner die durch markante Schatten ausgezeichneten Felswände und schroffen Zacken einen unvergleichlichen Gegensatz bildeten.

Bei der Rückkehr an Bord erblickten wir ein kleines norwegisches Fangfahrzeug, das mittlerweile durch die südliche Einfahrt in die Nähe der beiden Inseln gekommen war und nicht weit von unserem Ankerplatze lag.

Die Freude, auf so hoher geographischer Breite Menschen zu begegnen, das Interesse, die innere Einrichtung eines solchen Schiffes kennen zu lernen, und die Hoffnung, ein wertvolles Fell oder einen außergewöhnlichen Gegenstand zu erlangen, veranlasste uns, dem Fahrzeuge einen flüchtigen Besuch abzustatten.

Die mit Inbegriff des Capitäns aus acht Norwegern bestehende Besatzung kam uns nicht mit besonderer Höflichkeit, welche Eigenschaft übrigens diesen wetterharten Seelenten selten zu eigen ist, entgegen;

machten, statteten einen kurzen Besuch dem Danes Gat, der Straße zwischen der Amsterdam-Insel und der Danes-Insel ab und dampften hierauf mit voller Kraft längs der „Seven Ice Mountains“ südwärts zur Kings- und Cross-Bai. In der Kings-Bai ankerte FLEUR DE LYS II während eines zweitägigen Aufenthaltes im sogenannten Coalhaven, gegenüber dem Blomstrands harbour, den wir im vorigen Jahre besucht hatten. Karte 13 (Seite 111) veranschaulicht unsere daselbst vorgenommenen Aufnahmen. Die innersten Partien der Kings-Bai waren noch vom Eise verlegt. Mit dem Dampfkutter wurden die Eislinien abgefahren, was nicht ohne Fährnisse geschah, doch hielt dies Boot, welches im Hinblick auf die voraussichtlich häufige Verwendung zu diesem Zwecke in England mit einer zweiten starken Eishaut versehen worden war, dem losen Eise Stand.

Die die Kings-Bai einrahmenden Berge weisen einen ziemlich eintönigen Charakter auf, das Gestein besteht meist aus Kalk, Quarzit und Thonschieferlagen, in denen sich eigenhümliche Grotten vorfinden, die schöne Eiskrystalle enthalten und einen zauberhaften Eindruck gewähren.

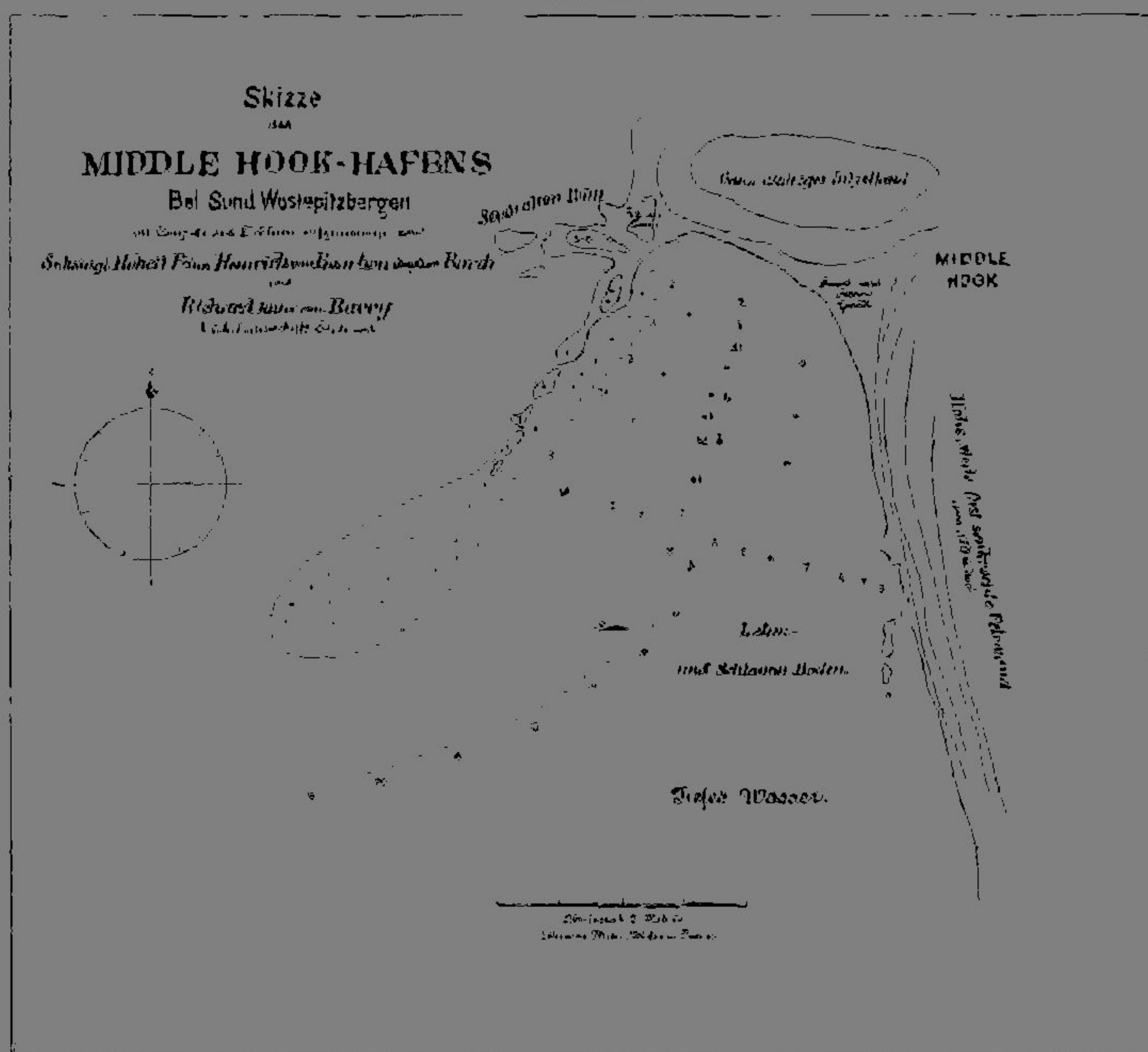
Die Cross-Bai, in der wir nur 12 Stunden blieben, bietet ein hervorragendes Bild landschaftlichen Reizes: an der Westseite gelblicher Kalkstein, im Ost hingegen Kieselschiefer und krystallinischer Kalk, dazwischen dunkle, scharfkantige Quarzitberge, von denen sich die imposanten Gletscher wirkungsvoll abheben. In dieser großen Bucht, die der Kings-Bai gegenüberliegt, berührten wir den Ebeltofts Harbour, fanden jedoch im Gegensatze zu den Mittheilungen, die uns hienher zu Tromsø gemacht wurden, dass dieser Hafen seicht und für größere Schiffe unbenützbar sei. Wir untersuchten nun wieder mittels des Dampfkutters die tiefsten Einschnitte der Bucht, und kamen gelegentlich dieser Rundfahrt in die Möller-Bai und in die Liliehöck-Bai, die wir ziemlich eisfrei fanden.

In der Kings-Bai spielte sich diesmal eine Episode ab, deren Erzählung gewissermaßen eine Ergänzung verschiedener, im vorjährigen Berichte enthaltener Jagdschilderungen bieten mag. Unserer Renthier- und Seehundsjagden, sowie unserer Jagden auf Eiderenten wurde bereits Erwähnung gethan. Diesmal bot sich uns die Gelegenheit, eine Fuchsjagd abzuhalten.

Wir trafen gelegentlich unserer Wanderungen in der Kings-Bai ein Rudel Blaufüchse, beiläufig 12 an der Zahl, im allgemeinen ziemlich seltene Thiere. Schon den gewöhnlichen Polarfuchs, dessen im Winter blendend weißes Fell (im Sommer spielt es mehr ins Graubraune) sich manchmal kaum von der Schneedecke abhebt, trafen wir nicht häufig an; auch ist die Jagd auf dieses Thier schwierig, da es, wenngleich nicht mit der sprichwörtlichen List und Schlaubeit unseres gewöhnlichen Fuchses

ausgestattet, doch sehr furchtsam und misstrauisch ist. Es galt daher, sich den das schöne Pelzes wegen so wertvollen Blaufüchsen mit doppelter Vorsicht zu nähern; trotzdem wir jedoch die größte Behutsamkeit obwalten ließen, erhielten die an einem Bergabhange umherlaufenden Thiere zu früh Witterung und verschwanden, ehe wir ihnen noch auf Schlussweite beikommen konnten, bis auf eine Füchsin, die in Sorge um ihre Jungen unsere Annäherung nicht zu bemerken schien. Schon hofften wir, die nordische Frau Reinecke erbeuten zu können, doch beiläufig auf

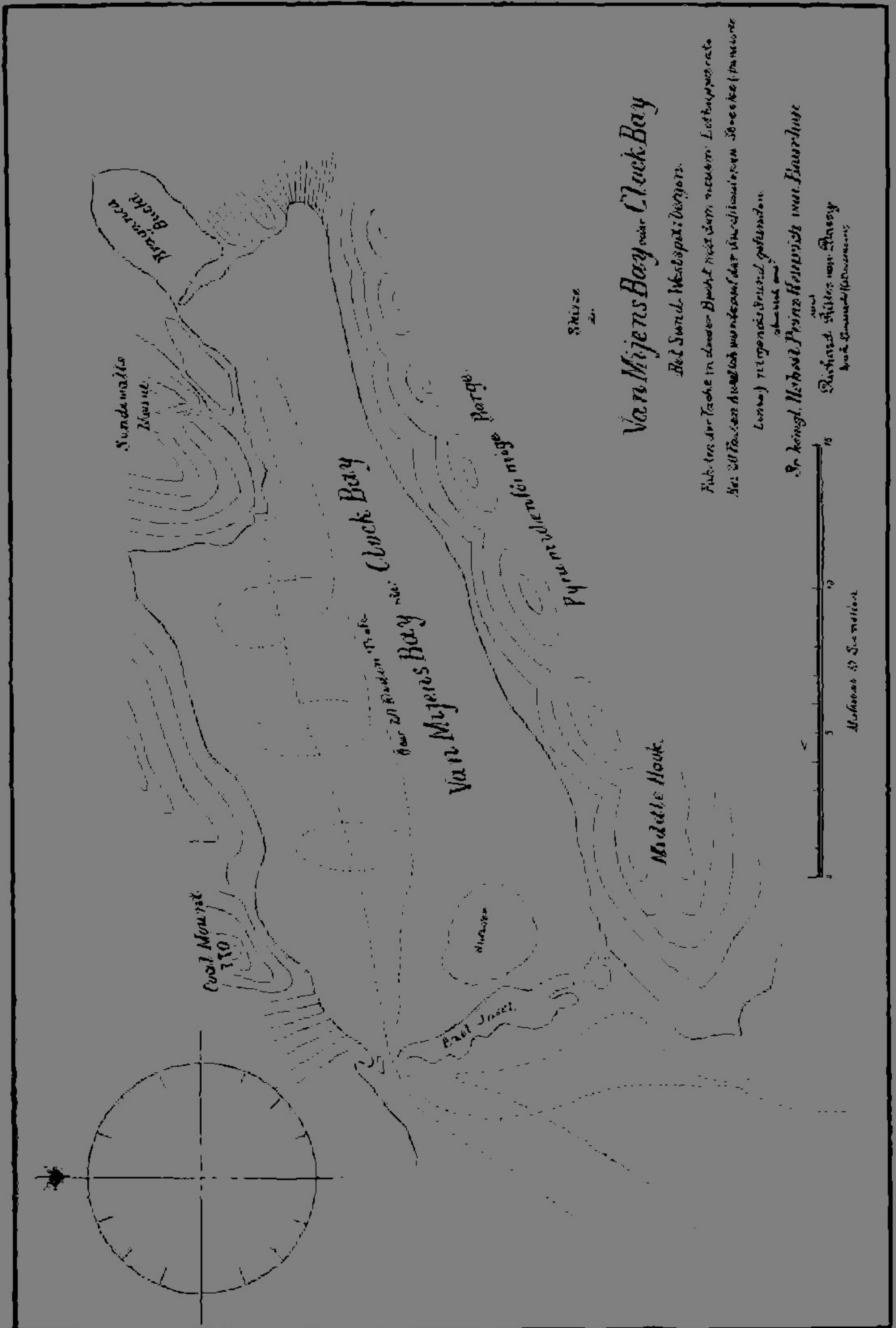
Karte 14.



200 Schritte witterte das Thier die drohende Gefahr und suchte sein Heil in der Flucht. Von den im Stich gelassenen Jungen fielen uns jedoch vier Prachteremplare durch wohlgezielte BüchSENSCHÜSSE zum Opfer. Ihre Felle wurden im Triumph an Bord gebracht und bildeten, obwohl sie nur kleinen Thieren entstammten, eine kostbare Bereicherung unserer Sammlung.

In der folgenden Nacht verließen wir die beiden großen Buchten und richteten unseren Cours durch loses Treibeis, das uns zu unausgesetztem Ausweichen und zu Umwegen zwang, südwärts.

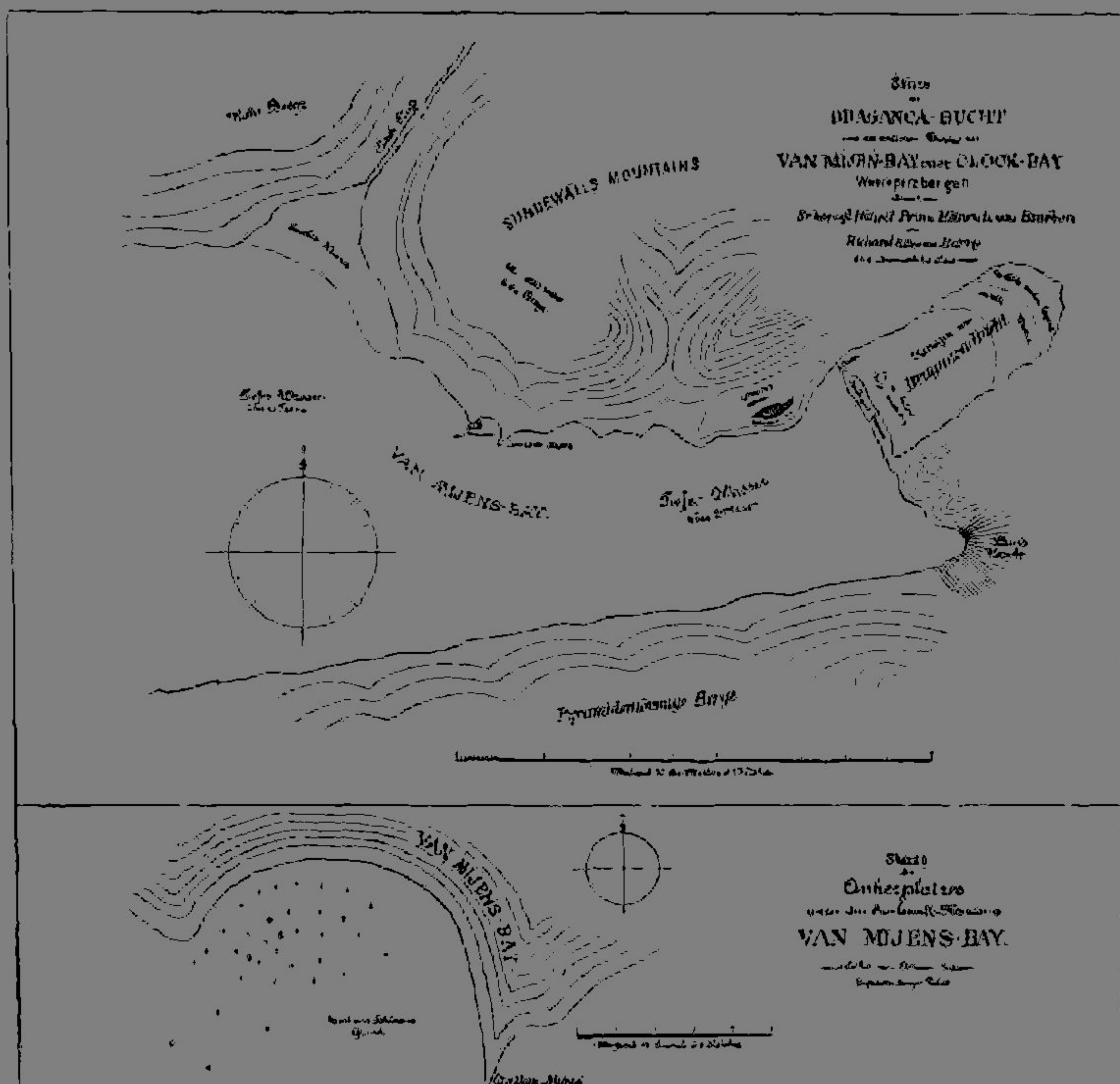
Karte 15.



Bei der Südspitze von Prince Charles Foreland fanden wir endlich eisfreies Wasser und liefen um 10^h a. m. des 26. Juli in den Belsund ein.

Hier war es die Absicht Sr. kön. Hohheit, unsere im vorigen Jahre beim Herannahen des Herbstes unterbrochenen Aufnahmearbeiten fortzusetzen.

Karte 16.



Wir hatten damals die Van Kenlen-Bai untersucht und in dieser, hinter der Halbinsel Ahlstrand, einen prächtigen Hafen, den Fleur de Lys-Hafen, entdeckt. Auch jetzt wandten wir uns sofort nach dem Einlaufen in den Belsund diesem Hafen zu und trafen ihn gänzlich eisfrei. Langsam fahrend und lothend, tasteten wir uns vorsichtig in den von den Norwegern Middle Hook Hamn genannten Hafen bei Separation Point, von dem wir die aus Karte 14 (Seite 113) ersichtliche

Anfnahme bewerkstelligten, und setzten dann unseren Weg in die nord-östliche große Abzweigung dieses Sundes, die sogenannte Van Mijens- oder Glock-Bai, fort, die diesmal aufgenommen wurde. (Karte 15, Seite 114.)

Wir fanden die Durchfahrt zwischen der Axel-Insel und dem Festlande im Norden gefahrlos und dampften bis zur östlichen Begrenzung der Glock-Bai.

Ebenso wie wir im Vorjahre erstaunt waren, dass die Temple-Bai im Eisfjord, obwohl sie von früheren Spitzbergenfahrern erwähnt wird, auf der Karte nicht angedeutet ist, waren wir auch diesmal durch die Entdeckung überrascht, eine große Bucht im Hintergrunde der Van Mijens-Bai zu finden; Se. kön. Hoheit Prinz Heinrich von Bourbon beehrte diese seitliche Verzweigung mit dem Namen Bragança-Bai. (Karte 16, Seite 115.)

Das Verdienst, diese geräumige Bucht zuerst gesehen und uns dadurch Anlass zu weiteren diesbezüglichen Untersuchungen gegeben zu haben, gebührt Ihrer kön. Hoheit Frau Prinzessin Adelgunde, Höchstwelder somit die Auffindung dieser, später nach dem Familiennamen der hohen Frau benannten Bai allein beigemessen werden muss. Gelegentlich einer der vielen, theils zu Jagdzwecken, theils zum Studium des Landes von der Prinzessin unternommenen Fußtouren, wobei die hohe Frau häufig die höchsten Bergspitzen erklimmte, bot sich ihr von der Kamme eines Gebirgszuges ein Ausblick nach Ost. Die hohe Frau erzählte uns von der von ihr gesichteten, tief ins Land nordostwärts schneidenden Bucht, und gab hiedurch den Anstoß zu genauen Untersuchung derselben.

Die Bragança-Bucht liegt derart verborgen im Hintergrunde der Van Mijens-Bai, dass man derselben selbst bei Befahrung der Ostufer dieser Bai nicht ansichtig wird. Eine fast die ganze Bucht sperrende, hohe Halbinsel entzieht sie den Blicken derer, die selbst die innersten Contouren der Van Mijens-Bai abfahren. Nur von der Höhe der umliegenden Berge ist ein Überblick der Bucht möglich. Dass die Van Mijens-Bai mit der, eine Fortsetzung derselben bildenden Bragança-Bai so tief ins Land einschneidet, war bisher unbekannt, denn die Karte zeigt nicht nur an Stelle der Bragança-Bai hohe Berge, sondern wir fanden auch in allen Beschreibungen der bisherigen Forschungsfahrten auf Spitzbergen mit keiner Silbe dieser verborgenen Bucht Erwähnung gethan.

Unsere Fahrten in der Van Mijens-Bai waren überhaupt nur einem besonderen Glücke zu verdanken, denn während man nach den Erzählungen der Norweger diese Bucht in zehn Jahren kaum einmal eistfrei finden soll, hatten wir in diesem ungemein günstigen Jahre in der ganzen Bai

und selbst im äußersten Hintergrunde der Bragança-Bucht kein Eis angetroffen.

Beim Einfahren in die Van Mijens-Bai lenkt zunächst ein Gletscher von wahrhaft großartigen Dimensionen die Aufmerksamkeit auf sich. Nach den Worten unseres Eismeisters soll noch gegen Ende der Fünfziger Jahre an dieser Stelle ein großer geschützter Hafen gelegen sein, dessen Hintergrund theilweise aus ungeheueren Moränen, die von einem breiten, niederen Gletscher begränzt waren, und theilweise aus Schlamm-land bestand.

Die Bemannung eines norwegischen Fangfahrzeuges, das im Jahre 1860 diesen von Walischjägern häufig benützten Hafen anlief, fand, als sie im Sommer 1861 wieder dahin kam, bereits die ungeheuere Umwälzung vollzogen. Von dem früheren Hafen war keine Spur mehr zu sehen; der ehemals unbedeutend scheinende Gletscher, der nun die Moränen und den Hafen bedeckte, reichte tief in die See und noch gegenwärtig gestalten fortwährende Abstürze riesiger Eisblöcke eine Annäherung an denselben gefährlich. Es scheint kaum glaublich, dass in einem einzigen Winter eine derartige Veränderung vor sich gehen und eine große Bucht plötzlich von dem Gletscher total ausgefüllt werden konnte, doch soll auch Nordenskjöld jene Wahrnehmung bestätigt haben. An der Nordküste der Van Mijens-Bai, deren Reginn durch diesen mächtigen Eisstrom gebildet wird, reihen sich nun abwechselnd starre, scharfkantige Felspitzen, durch kleinere und größere Gletscher getrennt, einander an. Im Nordosten dieser Bai, der von den steilen, zerklüfteten Snaderwall Mountains begrenzt ist, mündet ein nicht unbedeutender, durch ein versumpftes Thal ziehender Fluss in die See. Am merkwürdigsten, wenn auch nicht in landschaftlicher Beziehung, ist die Südseite der Bai, die in ihrer 20 Seemeilen betragenden Länge mit einer Reihe gleichförmiger, pyramidenartiger Berge besetzt ist, die — sämtlich von gleicher Höhe und Breite — dem Beschauer einen eigenthümlichen Anblick gewähren. Wenn dies denkbar wäre, könnte man sich zu der Annahme verleitet fühlen, dass die Menschenhand nachgeholfen habe, um die vollständige Gleichartigkeit dieser Hügelformation hervorzubringen.

Zwischen dieser höchst originalen Bergreihe, die sich in gleicher Art ziemlich weit in das Innere des Landes erstreckt, wuchert eine für Spitzbergens Verhältnisse üppige Flora. Moose und Flechten aller Arten zieren die Abhänge in saftigem Grün; stellenweise sind große Partien mit der rothblühenden *Saxifraga* bedeckt, deren leuchtende Blüten das dunkle Gestein beleben.

Infolge der reichen Vegetation werden zahlreiche Renthierherden an

den Ufern sowie in den naheliegenden Thälern, und waren die Jagdzüge in der Van Mijens-Bai stets von besonderem Erfolge gekrönt.

Gelegentlich einer unserer Wanderungen, die der großen Blöcke, des spitzen Geröls und der glatten Stellen wegen, recht mühselig waren und eine unausgesetzte Aufmerksamkeit auf den Boden, worauf man den Fuß setzte, erforderten, fand Ihre kön. Hoheit Frau Prinzessin Adelgonde von Bourbon, die es in bewunderungswürdiger Weise zustande brachte, nebst der Aufmerksamkeit, die jeder Schritt beanspruchte, auch der Umgebung volle Beachtung zu widmen, einen am Boden liegenden Steinabdruck eines Eichenblattes, der zweifellos als der vorzüglichste der bisher von uns aufgefundenen, oft recht undeutlichen Petrefacten anerkannt werden musste, und nunmehr ein Prachtstück in der Sammlung der für alle naturwissenschaftlichen Objecte lebhaft interessierten Prinzessin bildet.

In der Van Mijens-Bai bemerkten wir große Mengen Treibholzes, das sich darin gestaut hatte. Solches Holz ist speciell für jene, die in die unangenehme Lage gerathen sollten, einen Winter auf diesen öden Inseln verbringen zu müssen, von hohem Werte, da es ihnen ermöglicht, Hütten zu bauen und den Aufenthalt durch Heizung halbwegs erträglich zu machen. Fast in allen Fjorden der West- und Nordküste Spitzbergens, namentlich in der Umgebung der Norway-Inseln und in der Kings- und Cross-Bai sowie im Eisfjord und in der Magdalenen-Bai fanden wir große Mengen angeschwemmten Holzes vor, so dass es fast unnöthig ist, sich in dieser Richtung mit größeren Vorräthen zu versehen. Schon im Vorjahre hatten wir diese Wahrnehmung gemacht; es ist zu bedauern, dass die Mehrzahl dieser manchmal prachtvollen Baumstämme unbenützt an den Ufern liegen bleibt.

Was könnten wohl diese Baumstämme erzählen, die, meist aus den Urwäldern Amerikas stammend, vom Mississippi zuerst in den mexikanischen Meerbusen getrieben werden, um sodann, von dem warmen, belebenden Golfstrom gefasst, ihre weite Oceanreise zu beginnen, und endlich an Spitzbergens verlassenem, eisumgürteten Küsten zu stranden.

Nach vorgenommener Vermessung der Van Mijens-Bai, deren Ergebnisse aus Karte 16 (Seite 115) ersichtlich sind, rüsteten wir zur Weiterfahrt nach dem Storfjord.

Beim Ausgange des Belsundes begegneten wir die englische Dampfschacht THISTLE, dem Herzog von Hamilton zugehörig, der mit einigen befreundeten Officieren auf der Fahrt längs der Küsten Spitzbergens begriffen war, um dem edlen Waidmannsvergügen zu huldigen. Der Eifer dieser Jäger musste durch den Anblick der an der Außenseite mit herrlichen Jagdtrophäen behangenen FLEUR DE LYS II bedeutend angeregt werden. Beide Schiffe stoppten, ihre Insassen tauschten gegenseitig Besuche aus und gaben der Freude über die Begegnung in diesen

Regionen Ausdruck. Wir waren umso mehr über dieses unerwartete Zusammentreffen erfreut, als die *THISTLE* uns Nachrichten aus der Heimat brachte, da man ihr auf gut Glück in Tromsø Post für uns mitgegeben hatte — ein etwas gewagtes Unternehmen, denn wie leicht können zwei Schiffe in diesen öden Gewässern kreuzen, ohne sich zu begegnen.

Auf der Weiterfahrt trafen wir beim Südcap Spitzbergens nur mehr wenig Eis an, dafür so große Eismengen im Innern des Storfjordes, dass wir in demselben keine Landung bewerkstelligen konnten; auch Hope-Eiland war auf 20—30 Seemeilen vom festen Eis umlagert, daher uns nichts übrig blieb, als, längs der Eiskante dampfend, freies Wasser im Süden zu suchen, um die Überfahrt nach Novaja Zemlja durchzuführen. Gelegentlich der Fahrt im Storfjord fanden wir 10 Meilen westlich von Gotha-Cove auf Edge-Eiland eine Untiefe.

Wie aus der Coursskizze dieser Fahrt zu ersehen ist, mussten wir, um die Reise nach Novaja Zemlja antreten zu können, bis zum 75. Breitengrad südlich halten; erst dann bot sich die Möglichkeit, östliche Course einzuschlagen.

Das Eis, einen festen Wall mit unzähligen, vorgelagerten Treibeisblöcken bildend, zog am 1. August, dem Tage des Reiseantrittes nach Novaja Zemlja, von Whale Point, der Südwestspitze von Edge-Eiland vorerst südsüdöstlich, die Inselgruppe der Thousand-Inseln verharricadierend, hierauf beiläufig auf 76° 5' N Breite ostwärts, bis auf 20 Seemeilen von Hope-Eiland und schließlich in den mannigfachsten, auf der Karte nicht wiederzugebenden Contouren südlich bis zum 75. Breitengrad; hier erst trafen wir freies Wasser, um ostwärts dampfen zu können.

Unzähligemale geriethen wir hiebei in Eissackgassen, sogenannte Eiswacken, stets in der Hoffnung getäuscht, endlich die südliche Grenze des Packeisgebietes erreicht zu haben; immer wieder mussten wir umkehren, denn die Möglichkeit, durch das dichte Treibeis dieser Canäle ostwärts vorzustößen, war ausgeschlossen. Die in den unregelmäßigsten Linien im Eise verlaufenden Wasserstraßen verengten sich, sobald wir in dieselben eingefahren waren, manchmal derart, dass der Rückzug sich schwierig gestaltete. Hierbei kamen wir öfters schlecht weg und mussten mit voller Maschinenkraft durch das Treibeis dampfen, um noch rechtzeitig eine fallenartige Wacke verlassen zu können.

Nach vielen vergeblichen Bemühungen, einen Weg nach Ost in diesen Breiten zu ertrotzen, wobei wir jedoch den Verlauf des Eises in der Barents-See ziemlich genau feststellen konnten, gaben wir dieses fruchtlose Unternehmen auf und hielten uns fernerhin westlich des Eiswalles, die Contouren desselben stets in Sicht behaltend, um ernsten Schäden und Havarien auszuweichen.

Eine ungezählte Menge von Eisblöcken, Schollen und Feldern war bis auf 15 Seemeilen Entfernung dieser Eiskante vorgelagert, durch welche sich jedoch mit Sicherheit steuern ließ. Wir waren vom Glücke insoferne begünstigt, als während dieser gefährlichen Fahrt kein Nebelwetter eintrat, ein Umstand, dem wir hauptsächlich die rasche Überfahrt nach Novaja Zemlja zu verdanken hatten; denn mit trüber, mistiger Atmosphäre, ohne die Möglichkeit, fortwährenden guten Auslug halten zu können, wäre eine solche Fahrt gewiss undenkbar gewesen.

So unangenehm und beschwerlich die Fahrt knapp entlang der festen Eiskante und durch die, derselben vorliegenden Schollen war, bot sie doch viel des Interessanten und gab uns reichlich Gelegenheit, über Lage, Bildung, Formation, Aufbau etc. des Eises Studien und Wahrnehmungen zu schöpfen.

An Bord hatte sich nachgerade alles an diese Eisnavigation gewöhnt, und war die Aufregung, die sich anfänglich beim Anblicke großer, am Schiffe vorbeitreibender Eisfelder aller bemächtigt hatte, keine bedeutende mehr. Anfangs genügte der Ruf „Eis in Sicht“, um alle Insassen der *FLEUR DE LYS II* auf Deck zu locken, doch verlor das starre Element bald diese Wirkung, denn mit den Fortschritten der Reise wurde es jedermann klar, dass die Eisfahrt infolge des ewigen Tages nicht so gefährlich sei, als man anfangs glaubte.

Selbst bei frischestem Winde war das Wasser inmitten des Eises fast ruhig, so dass man auf die volle Steuerfähigkeit des Schiffes sich stets verlassen konnte. Wohl geriethen wir mehreremale in böse Situationen, da wir ab und zu größere Eisfelder berührten, doch bestand der Schaden, auch wenn wir mit voller Macht aus einem Eislabirinthe herausstrebten und gezwungenerweise einen oder den anderen der unsere Bgrichtung kreuzenden Eisklumpen unsanft beiseite stießen, höchstens im Verlust des äußeren Anstriches der Jacht.

Am 1. August um 10^h abends fanden wir beiläufig beim 75. Breitengrad und im 28^o östlicher Länge freies Wasser; die Eiskante zog, einen großen Bogen bildend, nordostwärts und bekamen wir sie bald außer Sicht, doch ließ der starke Eisblink im Norden uns auch weiterhin auf nicht allzugroße Entfernung von derselben schließen.

Von hier setzten wir Cours auf Cap Nassau, befanden uns am 2. August, bei grimmiger Kälte und frischem NW-Winde in der Mitte der Barents-See, und am 3. August nurmehr 80 Seemeilen von der Küste Novaja Zemljias entfernt, ohne seit Mitternacht des 1. August vom Eise mehr belästigt worden zu sein.

Auf der Höhe des Cap Nassau in 50^o Ost Länge fanden wir die See vollkommen frei, weit und breit nicht die geringste Spur von Eis. An jener Stelle, wo, soweit aus zahlreichen Berichten ge-

schöpft werden konnte, Befahrer der Barents-See am meisten vom Eise zu leiden haben, trafen wir die See so an, als ob wir uns nicht unter diesen nördlichen Himmelsstrichen, sondern in einem Meere der gemäßigten Zone befanden hätten.

Cap Nassau, das wir ohne Schwierigkeit erreichten, soll fast immer von festem Eis verbarriadiert sein, das den Schiffen, die bisher dessen Erreichung anstrebten, unbezwingliche Hindernisse in den Weg legte, während im Jahre 1892 diese Partie, die sonst von Eis starrt, gänzlich offen lag. Diesem glücklichen Zufall hatten wir es zu danken, dass wir in Novaja Zemlja bis zu einer Breite gelangten, die gefahrlos zu erreichen selbst der größte Optimist bei der Abfahrt von Tromsø nicht für möglich gehalten hätte. Hier, an Novaja Zemljas Nordküste, wo die Wärme des Golfstromes nur mehr schwach fühlbar und die Eishindernisse nicht mehr hinwegzuräumen imstande ist, weicht das Eis jahrelang nicht von den Ufern.

Seit der Abfahrt vom Storfjord waren wir vom Nebelwetter verschont geblieben; nun aber, bei Annäherung an die Küste wurde die Luft immer trüber und mistiger, weshalb wir es nicht für rathsam hielten, bei dem voraussichtlich näher unter Land herrschenden dichten Nebel direct Cap Nassau anzulaufen. Außerdem bezweifelten wir noch immer, dasselbe eistrei zu finden, obgleich von unserer Position aus nicht der geringste Anhaltspunkt für die Nähe von Eis sich darbot.

Wir hielten uns daher vom Mittagspunkte des 3. August etwas südlicher, um vorerst zum Gwodarew-Hafen in der Nordenskjöld-Bucht zu steuern. Von dort konnte, längs der Küste fahrend, Cap Nassau mit mehr Vorsicht angelaufen werden. Am Abend desselben Tages trafen wir in der Nordenskjöld-Bucht ein, lotheten und tappten uns, wegen des nebeligen Wetters langsam fahrend, in den Gwodarew-Hafen, wo wir verhältnismäßig guten Ankergrund fanden.

Die Reise quer durch die arktische See hatte nur $2\frac{1}{2}$ Tage in Anspruch genommen und war viel leichter ausgefallen, als wir uns dieselbe vorgestellt hatten; lästig waren nur die eisige Kälte und der schneidende, vom Eispack wehende NW, der jedoch andersseits den Vortheil des Achterwindes vom Storfjord nach Novaja Zemlja bot und unsere Fahrt beschleunigte.



IV. Abschnitt.

Novaja Zemlja und die Rückreise.

Der erste Eindruck, den wir von Novaja Zemlja empfingen, war ein wenig befriedigender. Einsam, reizlos, unfreundlich und düster lag die Nordenskjöld-Bai, oder wie sie die Bussen nennen, die Gwosdarew-Bucht vor uns, die keinen Vergleich mit den landschaftlichen Scenerien Spitzbergens aushielt. Dort hohe, spitze, kahn emporragende Berge voll Zacken, Kanten, Schluchten etc., imposante Gletscher, Schneefelder von meilenweiter Ausdehnung, die dem Lande trotz seiner Vegetations-Armut den Stempel der Großartigkeit aufdrücken; hier nichts von all dem, vielmehr nur kahle, steil abfallende, unförmige, wuniglich hohe Berge, die weder eine anmuthige, noch originelle Gestaltung aufweisen. Da ist nicht eine verwagene Felspitze, nicht ein klaffender Spalt, der das Auge fesselt; kein imposanter, bläulich schimmernder Eisstrom unterbricht die Eintönigkeit; wohin der Blick schweift, trifft er nur auf die geradezu melancholisch wirkende Gleichförmigkeit, die diesem Theile der Insel einen fast widerwärtigen Charakter verleiht. Die schneehedekten Berggipfel werden nur selten sichtbar, da die Wolken meist tiefer hängen und die höheren Partien des Landes in einen undurchdringlichen Schleier hüllen; auch die Atmosphäre ist meist trübe.

Die Flora war ebenfalls nur spärlich vertreten. Außer einigen Moosen und Flechten, die in dem morastigen Grunde kümmerlich ihr Dasein fristen, fanden wir keinerlei Vegetation. Dieser Mangel an Vegetation erklärt das gänzliche Fehlen von Wild; wir konnten trotz eifrigen Suchens am Lande keine Fährten entdecken.

Wenngleich die Nordenskjöld-Bucht uns nichts Anziehendes bot, beschloss Se. kön. Hoheit dennoch, den Versuch zu machen, eine der umliegenden Höhen zu besteigen, um einen Gesamtüberblick der Bai zu erlangen. Das an der Küste flache Land steigt im Innern der Insel zu steilen Bergen an, worunter, der Karte gemäß, sich ein großer Gletscher befinden soll. Durch Spitzbergens Gletscherüberfluss waren wir

diesen herrlichen Anblick zwar gewöhnt, doch bot der Gedanke, zwischen diesen dunklen Bergen ein blendendes Eisfeld auftauchen zu sehen, einen besonderen Reiz, und spornte uns zu einem Unternehmen an, dessen Ausführung wir in der Folge bereuten.

Mit dem Nöthigsten, vor allem mit hohen Stiefeln, die sich auf den bisherigen Wanderungen als äußerst praktisch erwiesen hatten, ausgerüstet und mit Gewehren versehen, da wir die Hoffnung nicht aufgaben, eine seltene Jagdbeute zu erlangen, traten wir, nachdem uns die Boote ans Land befördert hatten, den Anmarsch an. Schon nach den ersten Schritten bemerkten wir, dass der Boden so weich war, dass man beim Gehen fortwährend einsank. Auch beim Besteigen der Anhöhen geriethen wir nicht auf festeres Terrain, und je weiter wir kamen, desto ärger wurde der Schlamm. Kaum hatte man einen Fuß mühselig aus der klebrigen, breiartigen Masse gezogen, gerieth der andere Fuß um so tiefer hinein.

Da jeder von uns außer mehreren Gewehren auch Rucksack, Munition, Bergstock und sonstige Utensilien trug, gestaltete sich der Marsch durch den Morast besonders schwierig. Bald klebte der Schlamm dergestalt an unseren Stiefeln, dass diese wie von einer Centnerlast beschwert schienen. Fürst Massimo, der mit bis zu den Hüften reichenden Stiefeln versehen war, entwickelte trotz der bedeutenden Schlammmenge, die sich an denselben festgesetzt hatte, große Behendigkeit, und nahm mit gutem Muth alle Hindernisse, die sich uns in den Weg stellten. Dies gute Beispiel war jedoch nicht imstande, unsere Zuversicht bei dem schwierigen Marsche länger aufrecht zu erhalten. Wir setzten noch eine Weile unseren Weg fort, doch als wir sahen, dass der Boden immer weicher wurde, gaben wir den Plan, die Anhöhen zu besteigen auf, und lenkten unsere Schritte wieder dem Strande entgegen.

Hier gestaltete sich der Marsch erträglicher, was auch nothwendig war, da wir infolge unserer früheren Anstrengungen große Müdigkeit zu verspüren begannen. Auf unserem Wege fanden wir mehrere der charakteristischen russischen Andreaskreuze, deren Holz gut erhalten war; die Kreuze trugen keine Inschriften.

Fast überall an der Küste stießen wir auf Walfischknochen und fanden an einer Stelle das vollständige, gut erhaltene Skelet eines solchen Thieres. Der Walfisch war offenbar gestrandet und nach seinem Verenden den Millionen der hier hausenden, beutegierigen arktischen Vögel zum Opfer gefallen, die seine Gebeine vom Fleische sorgfältig befreit hatten, so dass nur das Knochengestüst übrig geblieben war. Die Wirbel hatten die Größe kleiner Tabourets, mit denen sie auch der Form nach Ähnlichkeit aufweisen. Wir trennten einige Wirbel ab, um sie als originelle

Decorationsstücke mitzunehmen. So kehrten wir, wenn auch ohne Beute, doch mit einem ungewöhnlichen Hunde an Bord zurück.

Während unseres Aufenthaltes in der Nordenskjöld-Bucht war das Wetter unfreundlich. Als es sich einigermaßen zum Besseren wandte und der Nebel wenigstens in den unteren Luftschichten schwand, wurde unverweilt zum Aufbruch gerüstet, um unser Vorhaben, die Lage des Polareises in Nord-Novaja Zemlja festzustellen und Cap Nassau zu besuchen, zur Ausführung zu bringen.

Nach Verlassen der Gwozdarew-Bai steuerten wir längs der Küste nordwärts, passierten die William- und die Berg-Insel, durchfuhren den Canal zwischen letzterer und der Cross-Insel, worauf wir die Pankratje-Insel doublierten. Zwischen diesen „Bucklige Inseln“ benannten Eilanden fanden wir geringe Mengen Treibeis, doch war die See nördlich der letztgenannten Insel eistrei. Am 5. August um 9^h a. m. doublierten wir Cap Petermann. Eine Stunde später hatten wir Cap Nassau erreicht. Nördlich dieses Vorgebirges sichteten wir das feste Eis, dessen Kante eine ununterbrochene Linie bildete.

Bei Cap Nassau, woselbst nur wenig treibendes Strandeis lag, wendeten wir südwärts und legten uns in der Nähe der Barents-Inseln vor Anker. Diese Inseln sind ziemlich flach; die niederen Hügelketten zeigten weder Schnee- noch Eisfelder, und wiesen daher die gleiche Monotonie wie die Hauptinsel auf. Trübe war die Atmosphäre, grau in grau getönt der Himmel; nur der weiße Schaum, der durch die Brandung der See an den Klippen erzeugt wurde, hob sich gespensterhaft von dem dunklen Hintergrunde ab.

Auf einer dieser Inseln errichteten Graf Hans Wilezek und Contre-Admiral Freiherr von Sterneek im Jahre 1872 gelegentlich der Expedition mit dem norwegischen Segelschiffe Isbjörn ein Lebensmitteldepot für die unter dem Commando des Linienschiffs-Lieutenants Weyprecht stehende österreichisch-ungarische Nordpolexpedition. Wir beabsichtigten, dieses Depot aufzusuchen, um zu constatieren, in welchem Zustande sich die in einer natürlichen Eisgrube aufbewahrten 1000 kg Zwieback und 500 kg Erbswurst, die niemals ihrem Zwecke zugeführt wurden und nunmehr zwei Decennien hier lagen, erhalten hätten.

Als bald verließen wir die Jacht, um mit Booten die nahegelegene, sogenannte „Drei Sarg-Insel“, auf der sich das Proviantdepot befinden soll, zu erreichen. Mit Äxten, Spaten, Schaufeln und anderen Werkzeugen ausgerüstet, begannen wir den Zug zu den sieben Steinhügeln, um daselbst Nachforschungen anzustellen. Da uns unbekannt war, in welcher der sieben Bodenerhebungen der Insel die Lebensmittel vergraben waren, begannen wir die mühsame Arbeit bei dem uns zunächst liegenden Steinhügel. Ein Stein nach dem andern wurde entfernt, die

lose Erde aufgeschaufelt, bis wir in ziemlicher Tiefe die weitere Arbeit als erfolglos aufgaben. Zu unserer Enttäuschung hatten wir den gleichen Misserfolg bei sechs Hügeln. Wir waren wohl durch die, sechs Stunden dauernde Arbeit ziemlich ermüdet, wollten jedoch eben darangehen, auch den siebenten Hügel zu untersuchen, als wir plötzlich zu unserer Beunruhigung auf der Jacht das Nothsignal gehisst erblickten, das uns zur schleunigen Rückkehr an Bord veranlasste, da Gefahr im Verzuge sein musste. So stellten wir nahe dem Ziele die Arbeit ein und waren schließlich froh, noch zu rechter Zeit an Bord zu gelangen.

Wie wir richtig vermuthet hatten, war Eis im Anzuge und musste FLEUR DE LYS II schleunigst seklar gemacht werden, um einer Eisbelagerung zu entziehen. Ein ausgebreitetes Eisfeld näherte sich rasch und in so bedeutenden, compacten Massen, dass höchste Eile noththat.

Wie sehr wir auch bei allen Unternehmungen bisher vom Glück begünstigt waren, beim Ausgraben des Proviantes hatten wir thatsächlich Misgeschick gehabt. Unser rascher Rückzug war wohlbegründet, da uns bekannt war, dass das Eis in diesem Theile Novaja Zemljas mit solcher Eile vorrückt, dass häufig daselbst Schiffe in kürzester Zeit von einem undurchdringlichen, wallartigen Eisgürtel umspannt werden.

Zu öfterenmalen ist es schon vorgekommen, dass Fangschiffe, vom Eis umlagert, jede Aussicht auf die Heimreise aufgeben mussten und deren Bemannungen zur Überwinterung an diesen unwirthlichen Gestaden gezwungen wurden. Der schlimmste Fall tritt jedoch ein, wenn die Mannschaft, durch Jagd am Lande zurückgehalten, nicht mehr rechtzeitig zum Schiffe gelangen kann und hilflos, aller Mittel entblößt, ihrem Schicksale preisgegeben bleibt.

Wie unser Eismeister erzählte, erging es vor nicht langer Zeit der Bemannung eines norwegischen Fangfahrzeuges bei Cap Nassau in ähnlicher Weise. Die Leute zogen mit ihren Booten auf Walrossfang aus und wurden plötzlich durch das Eis von ihrem Schiffe abgeschnitten. Verzweiflungsvoll an der Küste irrend, sahen die Leute, wie das Eis ihr Schiff immer mehr umgab, ihnen jede Hoffnung auf ein Entrinnen benehmend. Als sie endlich unter Zurücklassung der Boote am Lande, mit unsäglichlicher Mühe, und nach langem anstrengendem Marsche über die Eisfelder, zu ihrem Fahrzeug gelangten, fanden sie dasselbe derart im Eis eingezwängt, dass an ein Freikommen nicht mehr zu denken war; außerdem hatte die eisige Umarmung dem Fahrzeuge bereits den Todesstoß gegeben und dieses eingedrückt. Die Matrosen brachten, so viel als sie bei dem schwierigen Rückzug über das Eis zu schleppen vermochten, einen Theil des im Schiffsraume aufgestapelten Proviantes an das Land. Aus Holztrümmern und mit Hilfe eines kleinen Segels erbauten sie eine Hütte, um darin die lange Winternacht zu überstehen.

Man kann sich die Qualen dieser Leute vorstellen, die nunmehr der Kälte und dem Hunger preisgegeben waren; die wenigen Thiere, die sie zu erlegen imstande waren, genügten kaum, um ihr Leben nothdürftig zu fristen. Da sie kein Mittel gegen Scorbut hatten, fiel einer nach dem anderen dieser Krankheit zum Opfer und wurde von den Kameraden in Schnee und Eis zur letzten Ruhe gebettet. Als der Winter seinem Ende nahte und die Sonne allmählich die starre Eisdecke zu schmelzen begann, waren nur mehr drei von zwölf Männern am Leben. Mit Mühe gelangten die Überlebenden, längs der Küste südwärts wandernd, in niedrigere Breiten, wo sie von einem Fahrzeuge aufgenommen wurden, das die bereits Todtgeglaubten der Heimat zuführte.

Durch derartige Erzählungen keineswegs angenehm berührt, war es nicht Wunder zu nehmen, dass wir uns gegen ein ähnliches Los wehrten und mit möglichster Raschheit bestrebt waren, diese gefährlichen Regionen zu verlassen.

Vor der Schilderung der Bäckreise sei unserer besonderen Wahrnehmungen bei Cap Nassau Erwähnung gethan.

Gelegentlich einer Excursion hatten wir auf der östlichen Barents-Insel eine Gedenktafel aufgefunden, die auf einem Cairn befestigt war und zu Ehren des Entdeckers Novaja Zemljas, des Holländers William Barents (1594) von der niederländischen Regierung im Jahre 1878 errichtet worden war.

Nach der Inschrift, die mit den Worten: „*Hier auf Cap Nassau.* . .“ etc. beginnt, schlossen wir, dass die Führer des holländischen Schiffes, die gelegentlich einer Expedition nach Spitzbergen und Novaja Zemlja die Gedenktafel gesetzt hatten, die östliche Barents-Insel für Cap Nassau angesehen hätten, ein Irrthum, der uns nicht begreiflich schien, da 5 Seemeilen östlich dieser Insel Cap Nassau deutlich vorspringt. Wie man uns nachträglich in Tromsø mittheilte, gelang es dem Schiffe innerhalb zweier Jahre nicht, bis Cap Nassau vorzudringen. Um den Stein dennoch in der Nähe dieses Ortes zu setzen, errichteten die Holländer im zweiten Jahre dieses Monument auf der, Cap Nassau zunächst liegenden Stelle, die sie erreichen konnten. Hätten wir dies früher gewusst, so wären wir infolge der außergewöhnlich hohen, Cap Nassau freigebenden Eisgrenze in der Lage gewesen, das dem großen Entdecker und kühnen Eismeerfahrer William Barents gewidmete Erinnerungszeichen auf die ihm bestimmte, mehr hervortretende, und obzwar niedere, dennoch weithin sichtbare Landspitze zu versetzen.

Bei Cap Petermann lag ein norwegischer Eismeerfahrer vor Anker; derselbe war auf Walrossjagd ausgesandt worden, hatte jedoch bisher trotz der günstigen Lage des Eises keinen guten Fang gemacht.

Von der Bemannung erhielten wir Aufschlüsse über die Lage des Eises im Norden von Cap Nassau, da das Schiff eben von einer Kreuzung längs der Eiskante rückgekehrt war. Nach diesen Mittheilungen wurde der Verlauf der Eislinie in dieser Partie des Eismeeres zu Anfang August 1892 zusammengestellt und auf der Coursskizze II eingezeichnet.

Von den, Cap Nassau zunächst liegenden Höhenzügen konnten wir einen Theil der Eislinie übersehen, auch genossen wir einen schönen Fernblick, der sich bis zum großen Eiscap, der nördlichsten Spitze Novaja Zemljas, erstreckte. Das Bären-cap, die St. Anna-Bucht und das kleine Eiscap waren von festem Eis umschlossen.

Von diesen Punkten zog die Eislinie, soweit sich nach dem Eisblink beurtheilen ließ, in flachem Bogen bis beiläufig 77° nördlicher Breite, näherte sich bei Cap Nassau und bei Cap Petermann dem Lande auf 10–15 Meilen und verlief sodann nordwestlich. Große Partien treibenden Flächeneises waren jedoch auch in unmittelbarer Nähe unseres Ankerplatzes und unweit Cap Petermann zu sehen. Auf 50° östlicher Länge sollte sich nach Aussage des Führers des Fahrzeuges das Eis bis über 78° nördlicher Breite zurückgezogen haben.

Im Laufe unserer Rückfahrt nach Süd bewerkstelligten wir von Bord aus mehrere fliegende Aufnahmen der buckligen Inseln, wobei wir fehlerhafte Angaben der Admiralitätskarte constatirten.

Südlich des 75. Breitengrades setzte Schneegestöber und dichter Nebel ein und benahm uns die Aussicht auf diesen Küstenstrich Novaja Zemljas, der durch landschaftliche Scenerie, kühne, originelle Formationen und seine imposanten Gletscher die meiste Ähnlichkeit mit den Gestaden Spitzbergens aufweisen soll. Infolge der anhaltend mistigen Atmosphäre musste auch die Absicht Sr. kön. Hoheit, vor Anlaufen des Matotschkin-Schar einige der nördlich hiervon liegenden Buchten, wie die Maschigin-Bai, Soulmenef-Bai und Cross-Bai zu besuchen, fallen gelassen werden.

Wohl lichtete sich auf der Weiterfahrt für kurze Zeit der Nebel um ein geringes und gestattete uns den Ausblick auf ein stark nach West ragendes, niederes Vorgebirge, das, wie das Mittagsbesteck ergab, der in den Annalen der Eismeerfahrten berücksichtigten Admiralitäts-Halbinsel angehörte. Dieselbe wurde von Barents auf seiner ersten Nordlandreise entdeckt und mit diesem Namen belehnt; man findet sie in seinen Aufnahmen, wie auf älteren Karten als Insel eingetragen, was jedoch nicht als Irrthum der in früheren Jahren zur Auffindung der NO-Passage Novaja Zemlja besuchenden Forscher, sondern vielmehr als Beweis für die von Geologen und Geognosten bestätigte starke Hebung dieser Doppelinsel anzunehmen ist. Wo jetzt ein schmaler Isthmus dieses stufen-

weise aus der See ansteigende, durch nichts Markantes ausgezeichnete Küstengebiet mit dem übrigen Lande verbunden, breitete sich zur Zeit Barents noch die See aus.

Manches Fangfahrzeug wird durch das bei der Admiralitäts-Halbinsel oft in ungeheuren Mengen angesammelte Eis am weiteren Vordringen verhindert: oft fielen die Besatzungen solcher Schiffe an dieser Stelle den Folgen der eisigen Begegnung zum Opfer.

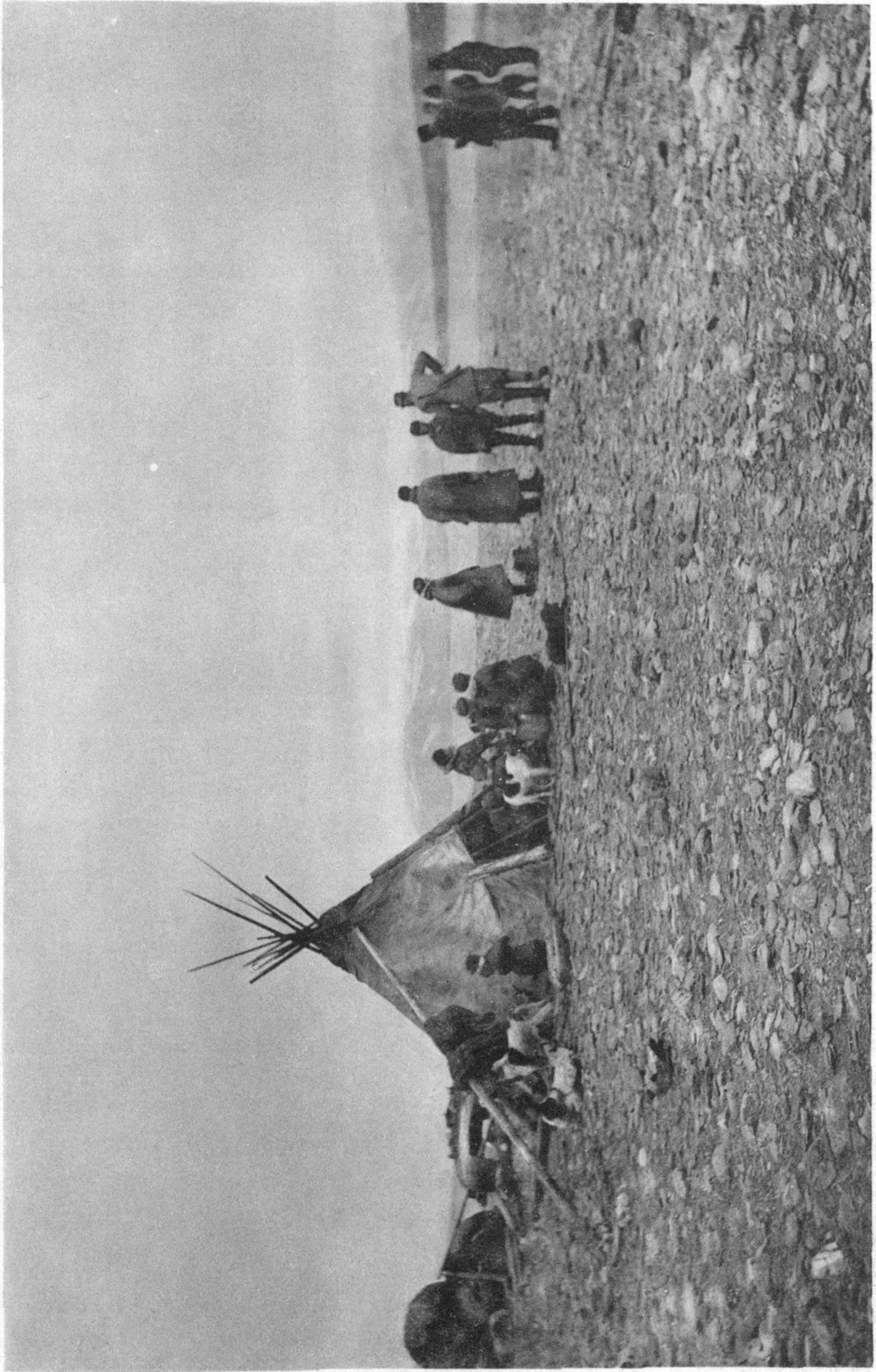
Als der englische Capitän John Wood im Jahre 1676 mit der Fregatte *Speedwell* eine Umsegelung Novaja Zemljas unternehmen wollte, ereilte ihn an der SW-Spitze der Admiralitäts-Halbinsel das Schicksal, welches der Expedition ein jähes Ende bereitete. Die Fregatte scheiterte an diesem später nach ihr benannten Cap, die 70 Köpfe zählende Besatzung erreichte mit Mühe das Ufer. Durch zehn Tage befanden sich die Leute in hilfloser Lage, bis sie endlich von dem zweiten Expeditionsschiffe, das ihre Nothsignale bemerkt hatte, gerettet wurden.

Die Lichtung des Nebels, die es uns gestattete, die Admiralitäts-Halbinsel, sowie das düstere, felsige Cap *Speedwell* zu sehen, war nur eine vorübergehende. Bald mussten wir unseren gegen das Land gerichteten Cours abermals ändern und in der früheren Richtung parallel zur Küste südwärts steuern.

Erst am Nachmittage des 6. August klärte sich der Nebel und konnten wenigstens einige Küstenstriche des Landes südlich der Gross-Bai gesichtet werden. Diese trugen das düstere Gepräge aller bisher gesichteten Partien Novaja Zemljas. Ein Hauch von Schwermuth und grenzenloser Verlassenheit liegt über diesen schwarz in grau getönten Bergketten; überall tritt die unendliche Ode und Trostlosigkeit der Landschaft bedrückend entgegen.

Eis wurde weit und breit keines mehr gesichtet; es schienen ausnahmsweise alle Buchten in diesem Jahre aufgethaut zu sein. Beim Dry-Cap wendeten wir ostwärts gegen den Matotschkin-Schar, den wir so rasch als möglich zu erreichen trachteten, da infolge des Kohlenverbrauchs eine Ergänzung unseres Vorrathes nöthig wurde, weshalb wir die Vereinigung mit dem von Sr. kön. Hoheit in den Matotschkin-Schar bestellten Kohlenschiffe anstrebten. Wir erreichten den Schar glücklich am Abend des 6. August.

Der Anblick dieser Partie Novaja Zemljas übertraf unsere kühnsten Erwartungen. So sehr uns bisher die genannte Doppelinsel enttäuscht hatte, im gleichen Maße imponierte uns diese großartige Meeresstraße. Bei einer Länge von über 50 Seemeilen ist dieselbe nirgends über eine Seemeile breit, und besitzt an einigen Stellen nur 400 *m* Breite. Zu beiden Seiten steigen schroffe, theilweise mit Schnee und Eis bedeckte Berge bis zu 1200 *m* Höhe fast senkrecht aus den Fluten empor,



Samojeden-Niederlassung im Matotschkin-Schar — Novaja Zemlja.



in denen sich die im Sonnenglanze flimmernden Eiskrystalle der Bergspitzen in magischem Zauber widerspiegeln. Ein wildromantischer Reiz schwebt über diesem erhaben schönen Bilde, in dem die ganze Poesie des Nordens zum Ausdruck kommt. Nur schwer vermag sich das Auge von dem überwältigenden Anblick zu trennen.

In düsterem Contrast zu der Meeresstraße steht die am Eingang des Matotschkin Schar liegende Altgläubigen-Bucht, in der wir uns behufs Vereinigung mit dem Kohleenschiffe vor Anker legten. Gleichmäßige, fast schneefreie Höhenzüge begrenzen die Bucht gegen Ost und West, in der Mitte ein ziemlich weites, versumpftes Thal öffnend, durch das der kleine Fluss Matotschka seinen trägen Lauf nimmt, bevor er sich, an der Mündung ein großes Delta bildend, in die See ergießt.

Kaum merkliche Spuren von Vegetation bedecken das dunkle Gestein; es will fast dünken, als ob selbst die Pflanzen sich scheuten, einige Abwechslung in die starre Landschaft zu bringen, und ihre verkümmerten Blätter nur deshalb demüthig zu Boden senken, um nicht durch ein zu frisches Grün die in Trauertönen gehüllte Natur zu verletzen.

Hie und da hebt wohl ein unserem *Myosotis* ähnliches Blüthen seine blauen Sternlein empor; dies sind aber auch die einzigen Lebenszeichen, die man in diesem scheinbar gänzlich abgestorbenen Terrain erblickt.

Graf Zileri, der als vorzüglicher Bergsteiger auch diesmal die Gelegenheit nicht entgehen ließ, die umliegenden Höhen der Altgläubigen-Bucht zu besteigen, brachte von seinen Partien jedoch eine reiche Ansbeute verschiedener Pflanzen heim. Auch lobte Graf Zileri die schöne Rundsicht, die er von mehreren Anhöhen genossen hatte.

Wenn der kurze Sommer die öden Felsen der Altgläubigen-Bucht in mattes Grün gekleidet hat, beginnen zahlreiche Samojeden einzelne Partien des Matotschkin Schar zu beleben. Auch wir trafen bei unserer Ankunft in der Altgläubigen-Bucht mehrere dieser Nomaden des Nordens, die mit ihren Schlitten von der Samojeden-Halbinsel und von Sibirien gekommen waren und sich auf einem Beutezuge nach Eisbären und Renthieren befanden. Ihre gesammte Ausrüstung bestand in von Hunden gezogenen Schlitten, kleinen Booten und etlichen Zelten.

Von diesen Leuten erfuhren wir, dass die Matotschkin-Straße eisfrei, die Kara-See hingegen vereist und unzugänglich sei.

Nachdem die bestellte Kohle aus dem kleinen, rechtzeitig eingetroffenen Schiffe auf FLEUR DE LYS II überladen war, welche Arbeit eines schweren Oststurmes wegen, eine zweitägige Verzögerung verursachte, brachen wir auf, um so weit als möglich in dem Matotschkin Schar vorzudringen.

Wie es sich bei Untersuchung der engen Straße, die einer unter das Meeresniveau sich verlängernden Gebirgsschlucht verglichen werden kann, herausstellte, hatten die Samojeden Unrecht, denn der Schat war tatsächlich nur auf $\frac{2}{3}$ seiner Länge bis zur Einmündung der Beluschin-Bucht eisfrei, dagegen weiter ostwärts bis zur Kara-See zugefroren.

Es war uns daher nur möglich, diese in allen Theilen landschaftlich hervorragende und malerisch schöne Meeresstraße bis zur Beluschin-Bucht kennen zu lernen.

Auf der Rückfahrt herrschte, obzwar wir erst Mitte August zählten, ein derartiges Schneegestöber, dass das beiderseits sehr nahe Land nicht ausgenommen werden konnte, und streckenweise die Fortsetzung der Fahrt mit Hilfe vorausgesandter, die Wassertiefe untersuchender Boote bewerkstelligt werden musste. Gegen Abend langten wir am Ausgangspunkte unserer Fahrt an, und trafen in der Samojeden-Ansiedlung einige Russen, die von ihrem, in einer benachbarten Bucht liegenden Schiffe mit Segelbooten zur Altgläubigen-Bucht herüber gefahren waren. Der russische Capitän erzählte uns, dass auf seinem Schiffe als Bootsmann jener Mann diene, der im Jahre 1874 die österreichischen Polarfahrer Weyprecht und Payer bei ihrem Rückzuge gerettet hatte und hiefür durch Verleihung der österreichischen Rettungsmedaille ausgezeichnet worden war.

Se. kön. Hoheit Prinz Heinrich von Bourbon beschenkte die Samojeden mit Lebensmitteln und Wein, von dem wir noch im Überflusse zu Bord hatten, worauf wir am Abend des 11. August diese Bucht verließen und südwärts steuerten.

Um Mitternacht passierten wir Cap Britwin und die Doun-Bai, jene Stelle, an der die Mannschaft des TEGETTHOFF im Jahre 1874 nach ihrer Rückkehr aus Franz Josephs-Land von dem erwähnten Russen gerettet wurde.

Am folgenden Morgen passierten wir den Kostin Schar und das Gänse-Land. Diese Theile Novaja Zemljas bieten dem Auge den unschönen Anblick dar, den mit Ausnahme des Matotschkin Schar alle Küstengebiete dieser Doppelinsel aufweisen. Wohin man blickt, sieht man niedriges Hügelland mit Sümpfen und Steinwüsten, kaum ist hier und da ein fahler, grüner Schimmer an einem Abhange bemerkbar.

Von nun an stets vom herrlichsten Wetter begünstigt, längs der Insel Waigatsch steuernd, gelangten wir am 13. August nach Chabarova, einer Samojeden-Ansiedlung, die in einer Bucht am Südufer der Jugorskischen Straße, hart an der Grenze Europas und Asiens, liegt.

Zwanzig unbedeutende niedrige Zelte, ferner sieben bis acht, um eine kleine russische Kirche gruppierte, hölzerne, einstöckige Häuser bildeten das Um und Auf der knapp am Meeresstrande liegenden Ortschaft Chabarova.

Die Zelte sind für die Unterbringung der Samojeden, die Gebäude für die russischen Ansiedler bestimmt. Erstere, aus Rentbierhäuten gefertigt, gewähren nach unseren Begriffen bescheidenen Raum für höchstens zwei Personen. Bei den Samojeden herrschen hierüber jedoch andere Ansichten vor, denn ein Zelt muss vier oder gar fünf Paaren sammt deren Sprösslingen Unterkunft bieten. Man kann sich daher vorstellen, welches Gedränge und Durcheinander in solch kleiner Behausung stets obwaltet.

In der Mitte dieser Nomadenwohnung hängt über dem am Boden brennenden Feuer ein großer Kessel, dem alles mehr als gute Gerüche entströmen. Für Rauchabzug ist nur durch eine kleine Öffnung in der Zeltspitze vorgesorgt; aus dieser entweicht ein Theil des vom Herdfeuer stammenden Rauchs. Die Atmosphäre in einem Samojedenzelte ist daher nicht nur durch die Ausdünstung der vielen Personen und durch die ekelhaften, meist thranigen, dem Familienkessel entsteigenden Dünste verpestet, sondern es gesellt sich auch jener Theil des Rauchs hinzu, der aus dem Zelte keinen Abzug findet.

Die von den Russen bewohnten Holzhäuser befanden sich im besten Zustande, boten geräumige und reinliche Unterkunft und glichen den in Norwegen gebräuchlichen Wohnstätten.

Die Russen kommen nur sommersüber in diese Gegend, um den Tauschhandel in Chabarova zu betreiben. Die Samojeden erhalten für die Felle der von ihnen erlegten Thiere meist nur Brantwein und andere geistige Getränke, welche sie leidenschaftlich lieben, und für die sie selbst ihr kostbarstes Gut hergeben würden. Freilich macht sich der schädliche Einfluss des Alkoholgenusses bei den Leuten stark bemerkbar, doch kümmern sich die Händler nicht weiter über die Folgen und bringen, da es ihnen Vortheil bietet, das verderbenbringende Nass in großen Mengen nach diesen Gegenden.

Auch die Samojeden verlassen im Winter ihre Ansiedelung und suchen niedrigere Breiten auf; im Frühjahr beginnen sie ihre Wanderungen nach Nord, ziehen von Chabarova aus über die Jugorskische Straße zur Insel Waigatsch und von hier nach Novaja Zemlja, wo sie bis zum Matotschkin Schar vordringen.

Alle Thiere, die ihnen begegnen, werden erlegt, da die Samojeden nur trachten, so rasch als möglich mit reicher Beute zurückzukehren und einen guten Handel in Chabarova, wo die Russen ihrer harren, abzuschließen.

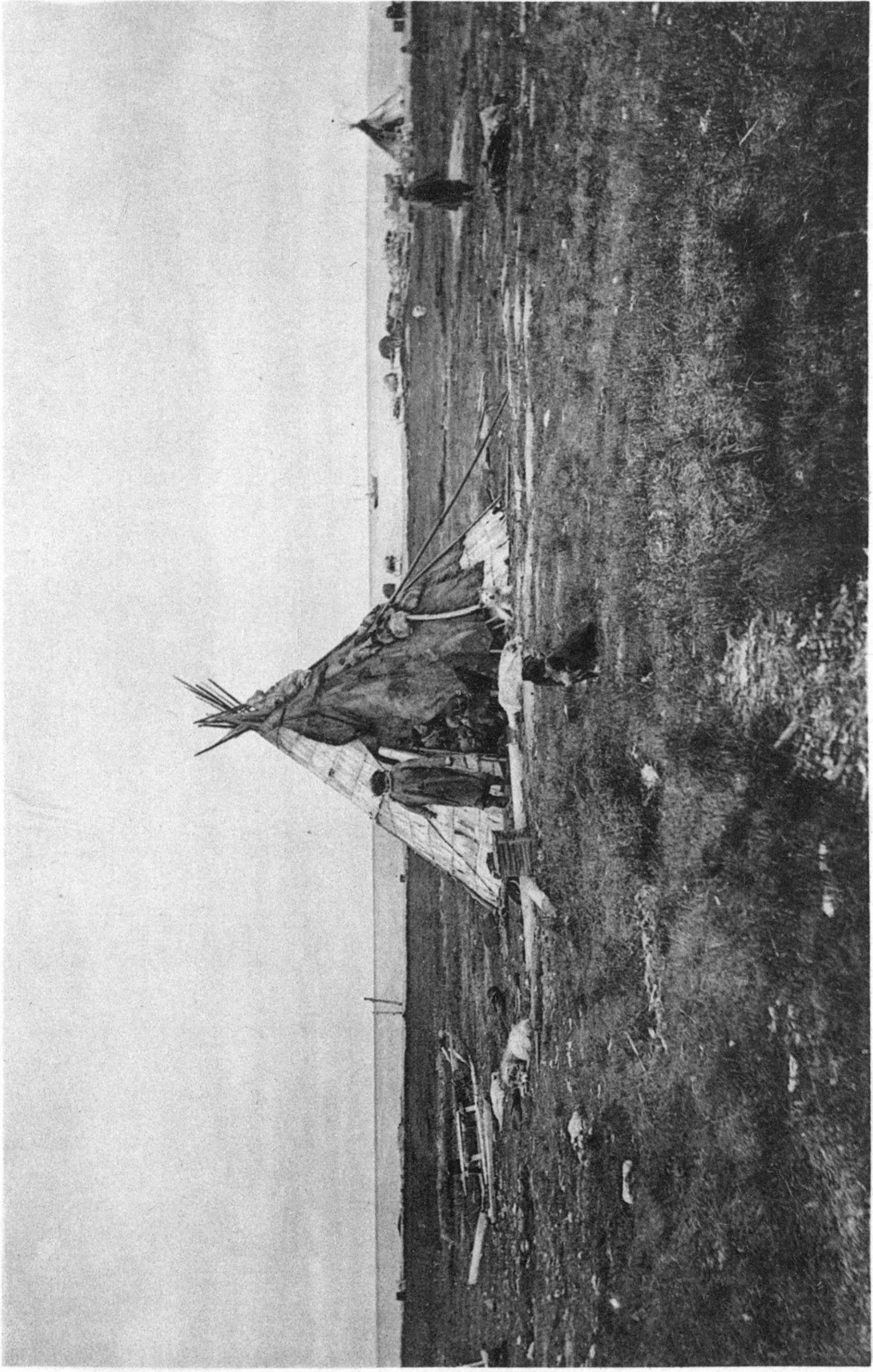
Auch wir erhielten von den Samojeden einige schöne Eishär- und Renthiertelle, sowie zur Aufbesserung unseres Brennmaterials fünf Tonnen des hier in unglaublichen Mengen aufgestapelten Treibholzes, für welche Artikel wir ihnen Lebensmittel und Rum abliefern mussten. Bei

dieser Gelegenheit gab es viele heitere Scenen, deren Anlass die allgemeine Sprachenverwirrung bildete.

Deutsch und französisch unsererseits, das Italienische und Kroatische unserer Matrosen, das Norwegische des Eismeisters, der sich wieder mit uns auf englisch verständigte, das Russische seitens der Handelsteute, und schließlich die so schwierige Sprache der Samojeden lösten einander in bunter Reihenfolge ab. Die Russen konnten sich schwer mit den Samojeden verständigen, deren Sprache nur einem unter ihnen geläufig war, der jedoch zur Zeit unseres Aufenthaltes in Chabarova zufällig abwesend war. Unser Harpunier Jakobson sprach mit der allen nordischen Völkern eigenthümlichen Gleichgiltigkeit und Ausdauer zu sämtlichen Einwohnern der Ortschaft einfach norwegisch, unbekümmert dessen, ob man ihn verstand, oder nicht. Mit der Überzeugung, die sich in seinen Zügen anspragte, dass seine Worte begriffen werden müssten, gieng er einfach zur Tagesordnung über und schwätzte continuierlich norwegisch; höchstens fügte er, um die allgemeine Verwirrung zu erhöhen, in schwierigen Situationen einige lappländische Brocken bei, die er in seiner, auch von Lappen bewohnten Vaterstadt Tromsø aufgefangen haben dürfte. Am besten gelang noch der Verkehr durch unsere Matrosen, die, wenn auch mit Mühe, doch theilweise die von den russischen Händlern mit verblüffender Schnelligkeit ausgestoßenen Sätze begriffen und uns verdolmetschten. Unsere Wünsche wurden dementsprechend meist im Wege der Matrosen, deren einer sogar etwas russisch sprach, den Händlern, natürlich verstümmelt übermittelt, von diesen theils durch Zeichensprache, theils durch Zurufe den Samojeden bekanntgegeben. Dass es hierbei zu unzähligen heiteren Missverständnissen kam, liegt nahe, und dauerte es immer beträchtlich lange, bis wir mit den Samojeden handeln konnten.

Zwischen den Zelten dieses nordischen Volkes tummelten sich behende die in Seehundsfelle gehüllten schmutzigen Samojedenkinder umher, während die Weiber, meist mit einer Arbeit beschäftigt, vor den Zelten saßen und dem Treiben und dem Handel ihrer Männer zusahen.

Die Tracht der Samojeden ist höchst einfach und besteht hauptsächlich aus einem Seehundsfell, in dem ein für den Kopf bestimmtes Loch geschnitten ist; zu beiden Seiten angenähte, sackartige Ärmel vervollständigen dieses äußerst primitive Oberkleid. Beinkleider, Stiefel und die niedere, kappenartige Kopfbedeckung sind ebenfalls aus Seehundsfell angefertigt. Die Kleidung der Frauen gleicht der der Männer sehr, und trägt nicht im geringsten dazu bei, ihre geringen Reize hervorzuheben. Wir fanden ohne Ausnahme unter ihnen hässliche Gesichter; die Jugend scheint den Samojeden nie eigen zu sein, da selbst die jungen Mädchen



Samojeden-Ansiedlung Chabarova — Sibirien.

vorzeitig gealtert auszuhen. Wie bei allen Völkern zeigt auch hier das weibliche Geschlecht große Vorliebe für glänzende Gegenstände; sie können sie genug Glasperlenschnüre und andere wertlose Schmucksachen haben, um sich damit zu behängen.

Die Umgebung Chabarova ist ziemlich flach, doch dehnen sich weit und breit mattgrüne Steppen aus, dem Bilde ein anmuthiges Gepräge verleihend. Schnee lag nirgends mehr, trotzdem ward uns das Vergnügen zu theil, auf den originellen Schlitten der Samojeden eine Fahrt zu unternehmen. Wie Pfeile sausen diese, von 6—8 Renthiern gezogen, auf dem weichen, sammtartigen Rasen dahin, der die prachtvollste Schneebahn vertritt. Je zwei Personen haben auf einem Schlitten Platz und führ immer je einer unserer Gesellschaft mit einem Samojeden, der das Gefährte lenkte. Uns allen bereuete dieser eigenartige Sport viel Vergnügen, so dass die in dieser Ansiedelung verbrachten Stunden uns rasch und heiter vergingen.

Die häufig 100 Köpfe zählende Einwohnerschaft des Gemeinwesens Chabarova musterte uns beständig mit neugierigen Blicken und erregten namentlich die beiden hohen Damen ihr Staunen. Viele dieser Leute folgten ihnen auf Schritt und Tritt und brachten ihre Bewunderung über die fremdartigen Wesen in der einfachsten Weise zum Ausdruck.

Nachdem wir alles Sehenswerte besichtigt, die früher erwähnten Sachen eingetauscht, unseren Wasservorrath ergänzt hatten und schließlich die Samojeden von Sr. kön. Hoheit reich beschenkt worden waren, verließen wir, von dem kleinen Ausfluge nach Sibirien sehr befriedigt, diese unwirthliche Küste, um wieder civilisierten Gegenden zuzustreben.

Vor Schluss des Reiseberichtes ist noch zu erwähnen, dass es nach dem missglückten Versuche, vom Osten des Matotschkin Schar in die Kara-See einzudringen, Sr. kön. Hoheit Absicht war, von Chabarova aus einen erneuten Vorstoß in dieser Richtung zu unternehmen.

Auf Grund der bei Russen und Samojeden eingeholten Erkundigungen bezüglich des Eisstandes im Karischen Meer, welche dahin lauteten, dass das Eis in diesem Meeresbecken so fest liege, dass eine Forcierung desselben unmöglich wäre, ließen wir jedoch dieses Project fallen und begnügten uns mit den Erfolgen der bisherigen Reise.

Das Glück hatte uns gelegentlich der Bereisung der Spitzbergenschen Küsten, dann später bei Erreichung des Cap Nassau und bei der Fahrt längs Novaja Zemlja derart begünstigt, dass wir wahrlich allen Grund hatten, mit dieser zweiten Erkundungsfahrt zufrieden zu sein.

Die Rückfahrt nach Norwegen verlief ohne Zwischenfall; vom Eis wurden wir nicht mehr belästigt, und außer einigen Waltschen, die in weiter Ferne auftauchten und sich durch ihre, gleich einer Fontaine in die

Loft steigenden Wasserstrahlen bemerkbar machten, bot sich keinerlei Abwechslung auf der Fahrt.

Am 17. August morgens doublierten wir das in den letzten Jahrzehnten durch Touristenfahrten so populär gewordene Nordcap und steuerten nach kurzer Berührung Hammerfesta nach Tromsø, wo wir am 18. August, dem Geburtstage Sr Majestät unseres allergnädigsten Kaisers und Herrn, für uns diesmal ein doppelter Fest- und Jubeltag, wohlbehalten anlangten.



V. Abschnitt.

Geographische und hydrographische Daten über Spitzbergen und Novaja Zemlja.

Beiträge zur Geographie Spitzbergens und Novaja Zemljas. Beschreibung der von der Jacht „Fleur de Lys II“ berührten Buchten, Häfen, Meeresstrassen etc. dieser Inselgruppen, sowie der Ankerplätze, Tiefenverhältnisse, Strömungen, Wind- und Wetterverhältnisse.

Bei der nachstehenden, kurzen Beschreibung jener Küstenstriche Spitzbergens und Novaja Zemljas, welche im Laufe der zweiten FLEUR DE LYS-Reise im Sommer 1892 besucht wurden, ist jene Reihenfolge eingehalten worden, in welcher die einzelnen Theile dieser Länder besucht wurden.

Zur Vermeidung von Wiederholungen wird bei jenen Fjorden und Häfen Spitzbergens, die bereits im Jahre 1891 besucht wurden, des öfteren auf den I. Theil verwiesen. Der Einheitlichkeit wegen wurden alle Plätze, die im Sommer 1892 berührt wurden, auch angeführt, doch jener, bei welchen weder Berichtigungen noch neue Wahrnehmungen geschöpft wurden, nur unter Berufung auf den I. Theil Erwähnung gethan.

Die Reihenfolge, in der wir die eisfreien Partien Spitzbergens und Novaja Zemljas im Jahre 1892 besuchten, war beiläufig folgende:

1 Spitzbergen: *Eisfjord, Smeerenburger Bucht* und *Spitzbergen-Norway-Inseln*, 80 Breitengrad, *Kings- und Cross-Bai*, *Belsund* an der Westküste, schließlich *Storfjord* im Osten der Hauptinsel.

2. Novaja Zemlja: *Nordenskjöld-Bucht*, *Bucklige Inseln*, *Barents-Inseln* und *Cap Nassau*, *Matotschkas Schar*.

Den Abschluss der Reise bildete die Fahrt nach *Chabarova*, einer Samojedenortschaft in der Jugorskischen Straße.

Eisfjord.

Coal-Bai. Der erste Hafen, den die Jacht *FLEUR DE LYS II* nach Forcierung der die Mündung fast sperrenden Baieneisschichte im Eisfjord anlief, war die im Jahre 1891 zweimal besuchte Coal-Bai. Wir fanden diese, obwohl wir beim Einlaufen dasselbe Datum zählten, wie beim ersten Besuche im vergangenen Jahre, vollständig eisfrei.

Wie aus Karte 2 (Seite 32) entnommen werden kann, war die innerste Partie der Bucht im Jahre 1891 fest zugefroren und auch gelegentlich eines zweiten Besuches der Bucht im Monate August 1891 fanden wir noch bedeutende Mengen Baieneis an der Südküste derselben vor.

Am 8. Juli 1892 war das Innere der Bucht eisfrei, doch lagen ihr größere Mengen Baieneis vor, die mit der Strömung auf und ab wanderten und abwechselnd die Einfahrt sperrten oder freigaben.

Im vorigen Jahre erstreckte sich der Eiszug bis in das Innere der Coal-Bai, woselbst wir einige böse Stunden durchzumachen hatten. Diesmal traten die vor der Einfahrt treibenden Baieneismengen nie in die Bucht, so dass wir ungestört zwei Tage in derselben vor Anker liegen konnten.

Es schien dieser Umstand nicht recht erklärlich, indem doch nur die stets gleichbleibende Gezeitenströmung diese Eismassen in Bewegung erhält, während der hierbei als wichtiger Factor zählende Wind fast nur dem Eiszug in die Bai günstig wehte.

Auf Grund der vorjährigen Erfahrungen waren diesmal mehrfache Vorsichtsmaßregeln während unseres Aufenthaltes in der Coal-Bai getroffen worden, worunter auch die Abgabe von Signalen bei eintretender Eisgefahr zählte, was besonders für jene nöthig ist, die am Lande der Renntierjagd obliegen und von der Nothwendigkeit der raschen Rückkehr an Bord verständigt werden müssen.

Der im Jahre 1891 durchgeführten Aufnahme des Hafens wäre noch beizufügen, dass ein besserer Ankerplatz, als der auf Karte 2 verzeichnete, vielleicht 600–800 *m* weiter südöstlich in der Bucht zu finden sein dürfte. Wohl ankerten wir diesmal an derselben Stelle, wie im vorigen Jahre, doch ergaben die zur Ergänzung der früheren Aufnahme durchgeführten Tiefenmessungen im Innern der Bucht Grundproben von solcher Beschaffenheit, dass circa eine halbe Seemeile südöstlich unseres Ankerplatzes der Lehm- und Schlammboden bessere Haltbarkeit besitzen dürfte. Gegenüber der kleinen, verfallenen Steinhütte am Ostufer der Bucht,

beiläufig 400—600 *m* vom Lande entfernt, findet man noch 10 bis 15 Faden Wassertiefe und weichen, mit Lehm vermischten Schlammgrund.

Bei Winden, die von West über Nord bis NO wehen, müsste die Coal-Bai gemieden werden, da Eis und Seegang in die Bucht eindringen.

Die innerste Partie des Hafens, welche bei unserem vorjährigen Besuche noch zugefroren war, hat fast überall 8—10 Faden Wassertiefe. Auch scheinen die Untiefen im Westen nicht so weit gegen die Mitte der Bucht zu ziehen, als in Karte 2 eingezeichnet ist; aus Mangel an Zeit konnten wir den genauen Verlauf der Linie freien Wassers nicht feststellen. Da das Ostufer der Bucht zur Verankerung in jeder Beziehung vorzuziehen ist, erscheint der Verlauf dieser Linie jedoch nebensächlich. Jedenfalls thut man gut, sich der Westküste nicht allzusehr zu nähern und hält sich besser stets östlich der Mitte der Bucht.

Dem Cap, welches die Osteinfahrt begrenzt, liegen beiläufig bis 100 *m* vom Lande Klippen vor.

Weiter seewärts steigen die Tiefen rasch, so dass auf 300 *m* vom Lande schon 28—30 Faden Tiefe vorherrscht. Dass die östlichen Ufer der Bucht vorzügliche Renthierjagden bieten, wurde bereits erwähnt.

Advent-Bai. Diese Bucht besuchten wir 1892 nach Verlassen der Coal-Bai, hauptsächlich mit Rücksicht auf die im vorigen Jahre hier abgehaltenen, sehr ergiebigen Renthierjagden. Wir fanden die Bai gänzlich eisfrei. Cap Advent fällt steil ab, dicht unter Land findet man noch große Tiefen vor. Beim Anlaufen des nordwestlichen Hafens in der Advent-Bai glaubt man Untiefen vor sich zu haben, da das von den Sümpfen im Hintergrunde der Bucht herrührende trübe, braungefärbte Wasser auf geringe Tiefen schließen lässt. Die Wassertiefe ist jedoch im nordwestlichen Hafen eine bedeutende; dicht unter Land findet man 10 Faden Tiefe: längere Schiffe müssten, um Schwairaum zu gewinnen, schon in 30 Faden Tiefe ankern.

Der Ankergrund ist vortrefflich, die aufgeholten Grundproben ergaben stets Schlamm.

Die Advent-Bai ist zweifellos der beste Hafen des Eisfjordes und vielleicht auch von ganz Spitzbergen. Sie hat steil abfallende Küsten, bietet Deckung und Schutz bei allen Winden; ewige Seestille herrscht in derselben und der Gezeitenstrom dringt in die Bucht fast gar nicht ein, so dass man auch vor eventuellem Eiszuge gesichert ist.

Auch in anderer Richtung hebt sich die Advent-Bai von den anderen Buchten dieser Insel vorthellhaft ab. Sie weist nicht jene enormen Gletschermassen auf, wie beispielsweise der benachbarte Green Harbour;

sie hat eine reichere Vegetation, die Ufer der Bucht bieten gutes, gangbares Terrain; stellenweise bedecken reiche Humusschichten den Boden, der hier nicht wie an so vielen anderen Stellen Spitzbergens mit Steingeröll übersät ist. Man findet regelrechte Wiesen mit schönem, üppigem Graswuchs, kurz, man würde nicht glauben, sich hier auf dem 78. Breitengrad zu befinden.

Sassen-Bai. Bei der Einfahrt in die Sassen-Bai hatten wir im Jahre 1892 mit treibendem Baieneis zu kämpfen, das die ganze Fläche von Hyperit Hat bis zu den Gänse-Inseln einnahm und aus der Temple-Bai stets neuen Nachschub erhielt. Im allgemeinen war die Sassen-Bai jedoch schon offen, und selbst die Temple-Bai, in welche wir im vorigen Jahre wegen der Eismengen nicht eindringen konnten, war diesmal halbwegs schiffbar.

Wohl trieben Gletscher eisstücke und Baieneisfelder in derselben umher; bei Anwendung von Vorsicht gelang es jedoch, fast bis zum Temple-Gletscher im Hintergrunde der Bucht vorzudringen.

Hier trat der neue, im Anhang beschriebene Lothapparat zum erstenmale in Action und überzeugte uns sofort derart von seiner Nützlichkeit, dass wir fernerhin bei allen Fahrten in nordischen Gewässern diesen Apparat benützten.

Was die Wassertiefe anbelangt, lässt sich über die Sassen-Bai Folgendes sagen:

Wir durchfuhren diese Bucht nach den in Karte 4 (Seite 40) eingezeichneten Linien in mannigfachen Richtungen. Das auf 30 Faden gestellte Loth berührte den Grund niemals, woraus sich schließen lässt, dass die Bai überall genügende Tiefen aufweist, die ihre Schiffbarkeit nicht in Frage stellen.

Im Jahre 1891 hatten wir Lothungen mit dem Thompson'schen Lothe in Fahrt vorgenommen und in der Mitte der Sassen-Bai am westlichen Ende über 100 Faden, am östlichen Ende 60 Faden und größere Tiefen gefunden. Ferner hatten wir unter Land an zwei Stellen gute Ankerplätze ausfindig gemacht.

Die innerste Partie der Bucht ist seicht. Wir hatten dieselbe mit Booten untersucht und zahlreiche, weit vorspringende Bänke gefunden. Unsere Wahrnehmungen bestätigten sich durch neuerliche Untersuchungen auch im Jahre 1892. Von den umliegenden Anhöhen aus wurden die Contouren der Bai skizziert, wobei wir constatirten, dass die im vorigen Jahre angefertigte Planskizze genau entworfen worden war.

Anders verhielt es sich mit der **Temple-Bai**. Diese wurde im vorigen Jahre größtentheils von den das Süd- und Westufer der Sassen-Bai umsäumenden Höhen aus skizziert.

Diesmal fanden wir beim Entwurfe der Buchtform vom Ostufer aus, dass wir der Temple-Bai unrichtige Begrenzungslinien eingetragen hatten.

Die Temple-Bai, die auf der Spitzbergen-Karte nicht eingezeichnet war, wurde diesmal auf Grund mehrerer Jachtdurchkreuzungen und aus der Vogelperspective neu skizziert. Diese Annahme der Bucht dürfte der Wirklichkeit ziemlich nahe kommen, sowohl was die Dimensionen, als auch was den Küstenverlauf anbelangt. Die Bucht ist bedeutend tiefer, als wir sie 1891 schätzten; ihre Breite dagegen hatten wir früher ziemlich richtig festgestellt.

Die Temple-Bai wurde erst vor wenigen Jahren von einem englischen Reisenden entdeckt, und nach dem charakteristischen, ihre westliche Einfassung bildenden, 1100 m hohen Temple-Berg mit dem Namen Temple-Bai belehnt.

Ihre Hauptrichtung ist SW—NO; bei einer Länge von über 8 Seemeilen ist sie fast durchgehends 4 Seemeilen breit.

Im Hintergrunde der Bai thront ein hoher Gletscher mit steil abfallender Wand: wir benannten ihn Temple-Gletscher.

Die beiläufigen Contouren der Bucht sind auf Karte 10 (Seite 96) verzeichnet; bei ihrer großen Ausdehnung war eine sorgfältige Tiefenmessung in der kurzen Zeit unseres Aufenthaltes nicht möglich.

Wir durchfuhren die Bucht mehrmals, hierbei Kreise beschreibend, ihrer ganzen Länge nach, wobei stets der Lothapparat auf 20 Faden eingestellt war. Das Loth berührte während dieser Fahrten niemals den Grund; die Temple-Bai bietet daher fast durchwegs genügend tiefes Wasser, um größeren Schiffen die Einfahrt zu ermöglichen.

In Tromsø hatte uns ein norwegischer Capitän erzählt, dass beim Eingang der Temple-Bai am Westufer ein guter Hafen liege, den die norwegischen Eismeerfahrer Byonas-Hafen nennen. Wir lotheten diesen Hafen gelegentlich einer Bootsfahrt aus. Eine Skizze desselben, die Tiefenverhältnisse veranschaulichend, ist in Karte 10 veranschaulicht; den Grund im Byonas-Hafen bildet durchwegs Schlamm.

Die vorjährige Skizze der Sassen-Bai wurde bezüglich der an dieselbe anschließenden Temple-Bai auf Grund der neu erhobenen Daten richtiggestellt. Hierbei waren wir jedoch vielfach auf Distanzschätzungen angewiesen, welche in Spitzbergen wegen der bedeutenden Durchsichtigkeit und Klarheit der Luft sich sehr schwierig gestalten.

Meist unterschätzt man die Entfernungen, da alle Objecte näher gerückt scheinen. Die Temple-Bai hatten wir nur aus diesem Grunde im vorigen Jahre kürzer geschätzt, als sie thatsächlich ist.

Diesmal wurde jedoch die Länge der Bucht nicht nur geschätzt, sondern wir trachteten auch bei der Einfahrt in dieselbe, eine möglichst gleichmäßige Rotationsanzahl der Schiffsschraube einzubalten, um aus dem zurückgelegten Wege — nach Zeit und Tourenzahl — einen Rückschluss auf die Ausdehnung der Bai ziehen zu können, ein Verfahren, das später bei Ermittlung von Distanzen öfters zur Anwendung gelangte. Wenn sich auch auf diese Weise bedeutende Irrthümer einschleichen können, genügten solche Messungen dennoch, um Fehler in der Karte im Betrage von 20 Seemeilen und mehr, wie wir sie z. B. an der Nordwestküste Novaja Zemljas vorfanden, richtig zu stellen.

Beträchtlich hohe Berge schließen die Temple-Bai ringsum ein; die markantesten Punkte derselben bilden der weithin sichtbare Temple-Berg, ein fast senkrecht abfallender Gebirgsstock von dunkelblauer Färbung, und der große, tief ins Land ostwärts ziehende Temple-Gletscher.

Im Jahre 1892 fanden wir sowohl die Temple-Bai als auch die Sassen-Bai schiffbar. Das Baieneis der Temple-Bai war bei unserer Ankunft gerade im Abzug begriffen; im übrigen verlegten uns bei Befahrung derselben nur treibende Gletscher-Abbruchstücke häufig den Weg.

Bezüglich der Sassen-Bai wäre nachzutragen, dass wir 1892 einen dritten guten Ankerplatz beiläufig in der Mitte der zwei im vorigen Jahre ausfindig gemachten Ankerplätze benützten, und zwar in 12—14 Faden Wassertiefe, circa eine halbe Seemeile vom Lande entfernt.

Den Gänse-Inseln statteten wir 1892 ebenfalls einen Besuch ab und ankerten an der im vorigen Jahre innegehabten Stelle.

Die Klaas-Billen-Bai und die Skans-Bai, die gelegentlich der Reise 1891 beschrieben wurden, waren 1892 unzugänglich, da beide Buchten gänzlich zugefroren blieben; der Verlauf der Eislinie in denselben ist auf der Coursskizze angegeben.

Nabe dem Eingange des Eisfjordes liegen der Green Harbour und der Safe Harbour, ersterer südlich, letzterer nördlich der Einfahrt.

Den Green Harbour hatten wir im Vorjahre untersucht, er war damals zur Hälfte offen; heuer zeigte er sich fast gänzlich geschlossen.

Der Safe Harbour endlich war beidemale unzugänglich. Die Baieneisdecke war wohl in beiden Jahren bei unserer Ankunft im Eisfjord gesprengt und in Auflösung begriffen, doch war der genannte Hafen von treibenden Eisfeldern so gefüllt, dass wir es beidemale für angezeigt hielten, uns nicht in dieses Eischeos zu begeben.

Fahrt nach Nord-Spitzbergen.

Auf der Reise nach Nord-Spitzbergen machten wir folgende Wahrnehmungen:

Auf halbem Wege zwischen Dödermans Den und Saddle Point (Prince Charles Foreland) meldete das geschleppte James'sche Loth in 20 Faden Tiefe Grund.

Es wurden sofort mit Thompsons Loth Messungen vorgenommen, welche das Vorhandensein einer Bank ergaben; 20 Faden Wasser wurden als geringste Tiefe ermittelt; die bezeichnete Bank schließt somit eine Gefahr nicht in sich.

Der auf der Admiralitätskarte eingezeichnete Goshawk Rock existiert, wie bereits im I. Theil erwähnt, nicht.

Auch die im vorigen Jahre gemachte Wahrnehmung, dass das Land an der Westseite von Prince Charles Foreland zwischen Black Hook und Cap Sietoe weiter vorspringt, als die Karte angibt, bestätigte sich diesmal; die beiläufig richtigen Contouren der Insel an dieser Stelle sind in der Coursskizze II roth eingetragen.

Wir legten den Weg von der Nordspitze von Prince Charles-Foreland bis zur Kobbe-Bai, das Loth auf 35 Faden eingestellt, zurück.

Das Loth berührte nie den Grund, daher keine Bank oder Untiefe in dieser Partie vorhanden sein dürfte. In Tromsø wurde uns hingegen mitgetheilt, dass 5—10 Seemeilen nordwestlich von Fair Foreland eine Sandbank liegt.

Der erste Hafen, den wir in Nord-Spitzbergen anliesen, war die **Kobbe-Bai**.

Man rühmt von diesem Hafen, dass er unter allen Häfen Spitzbergens zuerst eisfrei werde, was sich auch trotz der hohen Breite von über 79 Grad erklären lässt, da er gegen West offen liegt.

Die Kobbe-Bai bildet für sich einen kleinen Fjord. Das warme Wasser des Golfstromes bespült unmittelbar ihre Ufer und hat nicht, wie in anderen Häfen Spitzbergens, die die Fjordeinfahrt sperrende Eisschichte vorerst zu schmelzen, um zu den inneren Partien der Bucht zu gelangen.

Die Kobbé-Bai bildet einen schönen, mit Ausnahme von West gegen Winde aus allen Richtungen geschützten Hafen von beiläufig 2 Seemeilen Länge und 1 Seemeile Breite. In der Einfahrt liegt eine 5 m hohe Insel, die man, von See aus kommend, erst in nächster Nähe gewahr wird. Man kann an beiden Seiten derselben passieren, da das Wasser rings um die Insel gleichmäßig tief ist, doch ist der Canal zwischen ihr und dem Festlande südlich derselben sehr eng. Die Kobbé-Bai kann nur kleinen Schiffen als Zufluchtsort dienen, da die Wassertiefe in derselben stellenweise nur 3 Faden beträgt.

Wie aus Karte 11 (Seite 102) entnommen werden kann, liegt in ihrer Mitte eine Barre mit nur $2\frac{1}{2}$ —3 Faden Wasser oberhalb. Wenn diese Barre nicht vorhanden wäre, würde die Kobbé-Bai einen vorzüglichen Hafen bilden; im Hintergrunde der fast gänzlich geschlossenen Bucht findet man Tiefen von 10—13 Faden und guten Schlammgrund.

FLEUR DE LYS II ankerte an der Stelle, woselbst auf Karte 11 der erste Anker eingezeichnet ist, da wir die regelmäßige Abnahme der Tiefe beim Einlaufen bemerkt und hieraus den Schluss gezogen hatten, dass das Innere der Bucht seicht sein müsse.

Nach Untersuchung der Wassertiefe durch die vorausgesandten Boote verholten wir uns, da der Tiefgang unseres Fahrzeuges nur 2 Faden betrug, etwas tiefer in die Bucht und lagen hierauf an jener Stelle der Skizze, wo der zweite Anker vermerkt ist besser, und dem Seegange nicht so exponiert, wie auf dem ersten Ankerplatze.

Bei Ebbe liegen nur $2\frac{1}{2}$ Faden Wasser auf der Barre; kleinere Fahrzeuge von nicht über 2 Faden Tiefgang sollten beim Einlaufen in die Kobbé-Bai nach Passieren der Barre sich in der östlichen Partie der Bucht halten und in der Mitte derselben in 10—12 Faden Tiefe ankern. Größere Schiffe müssen in der Mitte der Einfahrt ankern, woselbst die Tiefe 7—8 Faden beträgt; doch ist der Grund im westlichen Theile des Hafens und auf der Barre weniger gut, indem er daselbst aus Sand und kleinen Steinen besteht.

Bei Nordost- oder Südoststürmen, gegen welche die Kobbé-Bai auch außerhalb der Einfahrt liegenden Schiffen immerhin Schutz gewährt, würde sich der Ankerplatz, wo wir zuerst vertäut lagen, besser eignen.

Die Berge rings um die Bai sind hoch, die Spitze nördlich der Bucht besitzt nach Angabe der Karte 350 m, die Anhöhe im SO derselben nach Messungen mit dem Taschenbarometer 250 m Höhe.

Die Kobbé-Bai liegt an der Westseite der Danes-Insel und erhielt ihren Namen von den zahlreichen Seehunden, die hier anzutreffen sind und auf norwegisch „Kobbé“ heißen.

Im Norden Spitzbergens draugen wir, längs der Eiskante fahrend bis zur Red-Bai vor, konnten jedoch, da das Eis unter Land alles verbarriadierte, keinen Ankerplatz finden. Wir wendeten uns daher zu den Norway-Inseln.

Auch an dieser Stelle war im Jahre 1892 an eine Verankerung nicht zu denken, da große Mengen Treib- und Grundeis die Einfahrt östlich und westlich der genannten Inseln verlegten.

Der Eismeister rieth daher, einen Ankerplatz zwischen den Inseln Vogelsang und Cloven Cliff ausfindig zu machen, da er gehört hatte, dass Schiffe durch diesen Canal bereits gefahren seien und auch daselbst vor Anker gelegen wären.

Fleur de Lys II wurde in 16 Faden Tiefe Schlammgrund, beiläufig in der Mitte des Canales verankert, jedoch näher der Insel Cloven Cliff, ungefähr 600 m von derselben entfernt.

Die östliche der beiden Inseln wird von den Norwegern Cloven Cliff, die westliche Vogelsang genannt. Die Tiefen im Canale variieren von 16 bis zu 30 Faden, soweit die mit dem Handlothe vorgenommenen Tiefenmessungen eine Beurtheilung zuließen.

Um sicher zu sein, dass der Canal nicht Untiefen oder andere verborgene Schifffahrtsbindernisse aufweise, durchfahren wir denselben bei der Abfahrt in spiralförmiger Linie in der auf Karte 12 (Seite 107) angedeuteten Weise.

James Loth war während dieser Fahrt, die mit geringer Maschinenkraft vorgenommen wurde, auf 10 Faden Tiefe eingestellt. Der Lothdrache kam niemals an die Oberfläche, somit scheint der Canal frei von Untiefen zu sein.

Die Inseln Vogelsang und Cloven Cliff sind hoch und fallen steil ab; eine Besteigung derselben erwies sich als unmöglich.

Wir schätzten die Höhe Cloven Cliffs auf beiläufig 250 m, jene Vogelsangs auf etwas über 300 m.

Im Süd der beiden Inseln macht sich der Gezeitenstrom stark fühlbar und läuft zur Zeit seiner größten Stärke bis zu einer Meile stündlich; zwischen den Inseln selbst übt er jedoch keinen besonderen Einfluss aus. Während im Süd der Inseln große Treibeismengen ständig auf und ab trieben, lagen wir zwischen den Inseln verhältnismäßig vom Eise unbelästigt.

Die Position der Nordspitze Vogelsangs wurde aus zwei Beobachtungen (darunter eine Mitternachtsmeridianhöhe) mit $79^{\circ} 52' 5''$ nördlicher Breite und $11^{\circ} 28'$ östlicher Länge ermittelt, welche Angaben etwas von jenen der Karte abweichen.

Von dieser Stelle aus unternahmen wir eine Excursion mit dem Dampfkutter zur Foul-Bai, die wir schon im vorigen Jahre skizziert

hatten. Mit Recht wurden damals bei der flüchtigen Untersuchung im Innern der Bucht kleine Kreuze zur Darstellung der zahlreichen Klippen und Untiefen in die Karte eingetragen. Wie sich nunmehr herausstellte, ist diese Bucht durchwegs von Untiefen verlegt.

Unzählige Klippen, kleine Inseln etc. liegen in derselben zerstreut, so dass sich selbst die Durchfahrt mit dem Dampfkutter schwierig gestaltete. Guter Ankergrund ist nirgends anzutreffen; außerdem lässt das hier massenhaft aufgestapelte Grundeis die Bucht für Schifffahrtszwecke ungeeignet erscheinen, daher ihr Name zutreffend gewählt ist.

Die Smeerenburger Bucht war zu Ende Juli 1892 zur Hälfte noch zugefroren, so dass wir in derselben keine Untersuchungen anstellen konnten. Beim Daues-Gat ankerten wir an derselben Stelle, wie im vorigen Jahre.

Auf der folgenden Rückfahrt nach Süden hatten wir das neue Loth auf 35 Faden ausgestochen; dasselbe berührte auf der in der Coursskizze II eingezeichneten Strecke bis zur Kings- und Cross-Bai niemals den Grund.

In der Kings-Bai hatten wir im vorigen Jahre den Blomstrands Harbour approximativ aufgenommen.

Diesmal suchten wir bei Ankunft in diesem Fjord den an der Südseite desselben gelegenen **Coal Haven** auf.

Dieser bildet, wie aus Karte 13 (Seite 111) entnommen werden kann, einen guten Hafen mit regelmäßigen Tiefen und baltharem Ankergrunde. Landeinwärts, südlich desselben, findet man in nächster Nähe der Küste Kohlenflütze, doch soll die hier aufgedeckte Kohle stark schwefelhaltig sein; die vor Jahren unternommenen Versuche, diese Kohlenlager auszubeuten, erwiesen sich als nicht lohnend.

Wir lagen mit FLEUS. DE LYS II beiläufig in der Mitte des Hafens, in $4\frac{1}{2}$ Faden Tiefe vor Anker. Der Ebb- und Flutstrom brachte viel treibendes Baieneis in unsere Nähe, ohne uns jedoch besonders zu bedrängen. Von hier unternahmen wir mit dem Dampfkutter Fahrten zum eisfreien Blomstrands-Harbour und in das Innere der Kings-Bai; letztere war in ihren östlichen Theilen noch mit einer meterdicken Eiskruste belegt.

In der gegenüberliegenden Cross-Bai war es unsere Absicht, den **Ebeltofts-Hafen** anzulaufen.

Bei der Abfahrt von Tromsø hatte man uns auf diesen angeblich guten Hafen aufmerksam gemacht und uns mitgetheilt, dass Treibeis

niemals in diese Bucht eindringen könne, da sie fast ganz geschlossen sei und der Gezeitenstrom in derselben nicht zur Wirkung käme. Das mag, was das Eis und die Strömungsverhältnisse anbelangt, richtig sein, doch ist dieser Hafen selbst kleinen Schiffen nicht anzunehmen. Wir fertigten eine Skizze desselben an, um zu zeigen, dass er trotz der schönen, geschlossenen Lage das Lob, welches ihm norwegische Eis-seerfahrer spenden, nicht verdient.

Man hatte uns versichert, dass der Ebeltofts-Hafen prächtigen Ankergrund bei günstigen Tiefenverhältnissen biete; in der Überzeugung, dass wenigstens die Einfahrt tief sei, steuerten wir daher derselben zu.

James' Lothwächter zeigte schon auf 600 *m* vor dem Hafen 10 Faden und 200 *m* vor der Einfahrt nur mehr 4 Faden Tiefe, so dass wir wieder seewärts steuerten und vorläufig außerhalb des Hafens in 13 Faden, Sand und Steingrund, ankerten.

Hierauf untersuchten Sr. kön. Hoheit und ich mit Booten den Ebeltofts-Hafen, fanden jedoch nirgends mehr als 2 Faden Wassertiefe und überdies fast überall Steingrund.

Wie im ersten Abschnitte angeführt, unternahmen wir von hier aus mittels des Dampfkutters Fahrten in die Möller-Bai und in die Liliehoek-Bai; eine dieser Buchten war noch zur Hälfte mit Baioneis gefüllt.

Wie im Vorjahre lagen auch diesmal große Mengen Grundens in der Kings- und Cross-Bai.

Belsund.

Dieser zweitgrößte Fjord Spitzbergens besitzt zwei große, östliche Verzweigungen, die Van Keulen-Bai, die ost-südöstlich zieht, und die Van Mijens- oder Clock-Bai, die sich in ost-nordöstlicher Richtung erstreckt.

Auf der vorjährigen Kreuzung an den Küsten Spitzbergens waren wir in die Van Keulen-Bai eingesegelt, die damals eisfrei lag.

Östlich der Halbinsel Ahletrand machten wir zu jener Zeit einen guten Hafen ausfindig, der in der Folge aufgenommen und von Sr. kön. Hoheit Fleur de Lys-Hafen benannt wurde.

Außerdem waren wir ein gutes Stück in die Van Keulen-Bai eingefahren und hatten die Configuration dieses Fjordes mit der auf der Karte verzeichneten übereinstimmend befunden.

Bezüglich des Fleur de Lys-Hafens und der Van Keulen-Bai wäre wenig nachzutragen. Der große Gletscher, der sich zwischen dem
Fleur de Lys.

Aldegonda-Berg und dem Maria Theresia-Pick erstreckt, hatte bedeutende Fortschritte gegen die See zu gemacht, so dass sein Fußende abermals dem Meere um 2 Kabel näher gerückt war. Wenn die Vorrückung dieses Gletschers im gleichen Maße fortschreitet wie innerhalb der letzten 12 Monate, dürfte der Stützpunkt desselben bald am Strande angelangt sein.

Aus Zeitmangel unterließen wir es im Vorjahre, Separation Point zu untersuchen; diese Arbeit wurde 1892 nachgeholt, wo wir nach vorheriger Untersuchung des Fahrwassers in der Nähe des genannten Caps ankerten und eine Aufnahme der benachbarten Bucht bewerkstelligten. Unserem Eismeister war dieser Hafen unter dem Namen Middle Hook-Hamm bekannt. Auf der Admiralitätskarte ist an dieser Stelle ein Anker eingezeichnet, jedoch der Verlauf der Bucht fehlerhaft angegeben.

Karte 14 (Seite 113) enthält eine Skizze dieses Hafens, den wir Middle Hook-Hafen benannten.

Derselbe hat durchgehends Lehm- und Schlammboden bei regelmäßig verlaufenden Tiefen. Bei der Einfahrt halte man sich 4—5 Kabel südlich der letzten kleinen Insel, die den Abschluss einer Reihe kleiner, von Separation Point südwestlich verlaufender Felsenlande bildet.

Diese kleinen Inseln nehmen successive an Höhe ab; die Inselkette endet als Klippenreihe bis auf beiläufig 560 m Entfernung von der letzten Insel unter Wasser ihre Fortsetzung.

Separation Point ist niedrig und hat felsigen Boden. Die Ostseite des Middle Hook-Hafens wird von einer hohen, fast senkrecht abfallenden Felswand gebildet, auf der unzählige Mengen arktischer Vögel nisten.

Der beste Ankerplatz dürfte in der Mitte des Hafens zu finden sein, beiläufig an der Stelle, wo auf der Skizze ein Anker eingezeichnet ist.

Der Gebirgszug, der die Van Keulen-Bai von der Van Mijens-Bai trennt, heißt Middle Hook, daher der zu Füßen dieses Hooks liegende Hafen seinen Namen erhielt.

Vom Middle Hook-Hafen wandten wir uns der Van Mijens-Bai zu.

Bereits am Tage vor dem Verlassen des ersteren Hafens hatte unser Dampfkutter eine Recognoscierungsfahrt unternommen, um zu ergründen, welcher der beiden Einfahrten in die Van Mijens-Bai der Vorzug zu geben wäre.

Quer über der Einfahrt in diese Bai liegt die fast sieben Meilen lange, schmale Axel-Insel. Zwischen dem Südende derselben und dem Lande unterhalb des Middle-Hooks liegen mehrere felsige Eilande. Die Canäle zwischen denselben sind zwar zur Durchfahrt geeignet, doch

sind einzelne derselben theils eng, theils durch Riffe etc. verlegt. Auch hier findet man in allen Durchfahrten bis zu 35 Faden Wassertiefe.

Anders gestaltet sich die Sache an der Nordseite der Axel-Insel; hier bietet sich eine breite, von Untiefen klare Durchfahrt zwischen der Axel-Insel und dem Eilande nordwärts derselben. Bei der Voruntersuchung konnte die genaue Tiefe in der Mitte der Durchfahrt nicht ermittelt werden, da das Handloth, welches nur 20 Faden Leine hatte, nicht ausreichte, um Grund zu finden. Aus dieser Recognoscierungsfahrt ergab sich jedoch mit Sicherheit, dass die Durchfahrt im Norden der Axel-Insel verhältnismässig leicht durchführbar sei.

Außerdem war hierbei constatirt worden, dass in der Van Mijens-Bai kein Eis liege — ein für diese Bucht seltenes Ereignis — indem infolge der vorgelagerten Axel-Insel das im Hochsommer berstende Eaieneis nicht wie in anderen Fjorden Spitzbergens in kleinen Stücken aufgelöst, von der Strömung getragen, abziehen, d. h. seewärts treiben kann, sondern in der Bucht selbst aufthauen muss.

Die Van Mijens-Bai hat eine beträchtliche Ausdehnung. Die westliche Partie derselben von der Axel-Insel bis zum Vorgebirge der Sundewalls Mountains scheint auf der Karte richtig gezeichnet zu sein; größere Fehler sind bei der Wiedergabe des östlichen Theiles der Bucht unterlaufen; eine große Bucht im Hintergrunde der Van Mijens-Bai ist bisher übersehen worden.

Karte 15 (Seite 114), die gesammte Van Mijens-Bai darstellend, veranschaulicht die Fahrten der Jacht *Fleur de Lys* II in dieser Bucht, und zwar deutet die punktierte Linie den Weg des Schiffes, mit dem Lothapparat auf 20 Faden gestellt, an.

Langsam und vorsichtig draogen wir auf diese Weise, theils mit dem Tiefenwächter, theils mit dem Thompson'schen Lothe das Fahrwasser controllierend, in diese noch wenig erforschte Bucht ein und gelangten, ohne dass James' Loth Grund berührt hatte, zu den Sundewalls Mountains. Hier fanden wir in einer kleinen Einbuchtung einen guten Ankerplatz, und begannen dann, das umliegende Land- und Wassergebiet in den verschiedensten Richtungen zu durchstreifen. Bei einer Excursion ereignete es sich, dass nach Besteigung eines Berges die von Sr. kön. Hoheit später mit dem Namen Bragança-Bucht belegte Einbuchtung im äußersten Hintergrunde der Van Mijens-Bai sich unseren erstaunten Blicken zeigte.

Die östliche Partie der Van Mijens-Bai ist auf der Karte verzeichnet und in Wirklichkeit bedeutend länger als auf letzterer angegeben. Außerdem fehlt die geräumige, nach NO tief ins Land schneidende Bragança-Bucht auf der Karte; an deren Stelle sind hohe Gebirgszüge und Gletscher eingetragen.

Die ersten Besucher der Van Mijens-Bai, die jene Aufnahme anfertigten, dürften infolge ungünstiger Eisverhältnisse verhindert gewesen sein, zum Südostufer der Bai vorzudringen, sonst ließe sich das Übersehen der großen und charakteristischen Bragança-Bucht nicht erklären. Dieses Bassin ist bisher allen Erforschern Spitzbergens gleich der Temple-Bai im Eisfjord unsichtbar geblieben.

Eine Ähnlichkeit der letztgenannten beiden seitlichen Verzweigungen der zwei größten Fjorde Spitzbergens ist nicht zu verkennen. Ebenso wie die Temple-Bai zieht auch die Bragança-Bai vom östlichsten Theile ihres Fjordes in der Richtung NO landeinwärts, und gleich jener liegt sie, durch Berge verdeckt, im äußersten Hintergrunde desselben. Die Temple-Bai im Eisfjord ist beim Anlaufen der Sassen-Bai zum größten Theile durch den hohen Temple Mount gedeckt. In der Van Mijens-Bai entziehen die Sondewalls Mountains die Bragança-Bai den Blicken der in den Fjord von W. Eindringenden.

Karte 16 (Seite 115) stellt eine Skizze der östlichen Partie der Van Mijens-Bai mit der östlich anschließenden Bragança-Bucht dar.

Wir durchfuhren mit der Jacht fast sämtliche Theile der Van Mijens-Bai; die Dauerlothung westlich des Cap Dom Miguel ergab überall Tiefen von mehr als 25 Faden, östlich dieses Caps Tiefen von 20 Faden.

Die Bragança-Bucht ist durch eine lange, schmale, niedrige Halbinsel fast ihrer ganzen Breite nach gesperrt und besitzt nur im NW eine enge Einfahrt von beiläufig 4 Kabel Breite. Die Wassertiefe in der letzteren beträgt 8 Faden; im Innern der Bragança-Bucht ergaben gelegentlich verschiedener Bootsfahrten vorgenommene Lotbungen durchwegs 12—15 Faden Tiefe und Schlammgrund. Das innerste Drittel der Bucht ist seicht, der Hintergrund derselben liegt bei Ebbe trocken. Die Skizze dieser Partie der Van Mijens-Bai ist auf Grund zahlreicher, von den Höhenzügen der Umgebung aus angefertigter Ansichten zusammengestellt, wobei bezüglich der Distanzen der bei den Fahrten mit der Jacht und bei Bootsfahrten in verschiedener Richtung zurückgelegte Weg in Rechnung gezogen wurde.

Der Theil der Van Mijens-Bai vom Cap Dom Miguel bis zur Einfahrt in die Bragança-Bucht ist fast doppelt so lang, und weist vielfach andere Contouren auf, als auf der Admiralitäts-Karte angegeben ist.

Beim Cap Dom Miguel findet man guten Ankergrund in einer kleinen Einbuchtung. Eine Skizze dieses Ankerplatzes, den wir ebenfalls benützten, ist auf Karte 16 (Seite 115) eingezeichnet.

In der südöstlichen Verzweigung der Van Mijens-Bai ist ein auffälliger, schmaler, hoher Gletscher bemerkbar. Die Berge längs des

Südufers sind charakteristisch pyramidenartig geformt und besitzen sämtlich die gleiche Höhe. Sie geben dem südlichen Gestade dieser weitausgedehnten Bucht ein eigenartiges Gepräge.

Die Bragança-Bucht ist ebenfalls von hohen Bergen eingerahmt, doch fehlt der sonst allen Fjorden Spitzbergens eigenthümliche Abschlussgletscher im Hintergrunde.

Kurz vor Beginn der Bragança-Bucht breitet sich am Nordufer der Van Mijens-Bai eine gewaltige Gletschermoräne aus, in deren Mitte wir einen Süßwasser-See fanden.

Die Thäler, die sich von hier gegen die Sundewalls Mountains verzweigen, bieten gute Weideplätze für Renthiere, daher die Jagd hier sehr ergiebig ist.

Am Nordostende der Van Mijens-Bai ergießt sich ein Fluss in diese, vor dessen Mündung das Wasser eine bedeutende Strecke seicht ist.

Die geographische Position des Cap Dom Miguel ermittelten wir nach verschiedenen Beobachtungen mit $77^{\circ} 47' 15''$ nördlicher Breite und $16^{\circ} 4'$ östlicher Länge, somit etwas östlicher und südlicher, als die Karte den Punkt angibt. Da die Beobachtungen und die drei Chronometer der FLEUR DE LYS II vollkommen verlässlich waren, dürfte diese Position des Caps die richtige sein.

Die Strömung machte sich auch in der Bragança-Bucht noch fühlbar, doch war sie nur in der Durchfahrt bei der Axel-Insel von besonderer Stärke, was in Anbetracht der engen Passage, durch welche der Gezeitenstrom in die Van Mijens-Bai eindringen und abfließen muss, erklärlich scheint. Gelegentlich des zur Zeit des stärksten Ebbstromes erfolgten Auslaufens, wobei wir mit James' Loth seichte Stellen in der Bucht suchten, maßen wir die Stromgeschwindigkeit an der engsten Stelle der Axel-Insel-Passage mit 3—4 Meilen stündlich.

Es mangelte uns die nöthige Zeit, jene Stelle zu untersuchen, die auf der Karte der Van Mijens-Bai durch eine schwarz punktierte Linie eingerahmt und mit „Untiefen“ bezeichnet ist, da das Datum zur Abfahrt nach Novaja Zemlja drängte; doch hatte unser Eismeister, der vorher nie in der Van Mijens-Bai war, von einem Tromsøer Eismeerfahrer gehört, dass nahe östlich der Axel-Insel, beiläufig gegenüber ihrer Mitte, Untiefen liegen.

Am Lande in der Van Mijens-Bai fanden wir meist unter Steingerölle zahlreiche Petrefacten, darunter einen schönen Steinabdruck eines Eichenblattes.

Unsere weitere Fahrt führte zum Belsund, zum Storfjord und später nach Novaja Zemlja.

Sämtliche in den Jahren 1891 und 1892 durchgeführten Lothungen und sonstigen Untersuchungen im Eisfjord und in der Smeerenburger Bucht sind auf den Coursskizzen eingetragen.

Den im Vorjahre gewonnenen und im II. Abschnitte niedergelegten Wahrnehmungen wäre nur wenig nachzutragen.

Den Storfjord fanden wir gänzlich von Eis verbarriadiert und konnten infolgedessen keine Beobachtungen auf Edge Eiland oder Barents Eiland vornehmen. Eine Wahrnehmung machten wir jedoch im Storfjord. Auf der Admiraltätskarte ist eine Untiefe eingezeichnet, die 10 Meilen westlich von Gotha Cove, unter den wahren Peilungen Vogel Mount auf Edge Eiland SO und Cap-See (Nordwestspitze dieser Insel) NNO liegt; diese gefährliche Klippe ist bei normalem Wasserstande nicht sichtbar.

Bei der ersten Passage, zur Zeit der Ebbe, wurden wir ihrer ansichtig; sie lag damals beiläufig 0.5 m über Wasser; die See brandete heftig auf der Untiefe, die ziemlich ausgedehnt zu sein scheint.

Wenige Stunden später bei der Rückfahrt war die Klippe vom Wasser bedeckt, da die Flut eingetreten war, doch konnte man an der Brandung die Stelle deutlich erkennen.

Sonst waren überall, wo wir im Storfjord fuhren, mehr als 30 Faden Tiefe. Auf der durchlaufenen Strecke (Coursskizze II) kam James' Lothdrache bei 30 Faden Tiefeneinstellung niemals an die Oberfläche.

Westlich und südlich der Thousand-Inseln meldete der Lothapparat häufig Grund; bei jeder derartigen Gelegenheit wurde mit dem Thompson-Lotbe die Tiefe gemessen.

Nach der auf der Karte in 77° nördlicher Breite und $20^{\circ} 35'$ östlicher Länge eingetragenen, mit „*position doubtful*“ bezeichneten Untiefe westlich des High Rock lugten wir vergeblich aus; wir steuerten nahe der auf der Karte angegebenen Stelle vorbei, doch konnte nichts ausgenommen werden; auch meldete der auf 45 Faden eingestellte Tiefenwächter keine Bodenerhebung.

Die Überfahrt nach Novaja Zemlja bewerkstelligten wir unter steter Benützung des Lothdrachens bei 45 Faden Tiefeneinstellung.

Die Karte zeigt zwar mehr oder minder überall große Tiefen, doch ist dieses Gebiet bisher erst in geringem Maße ausgelotet worden.

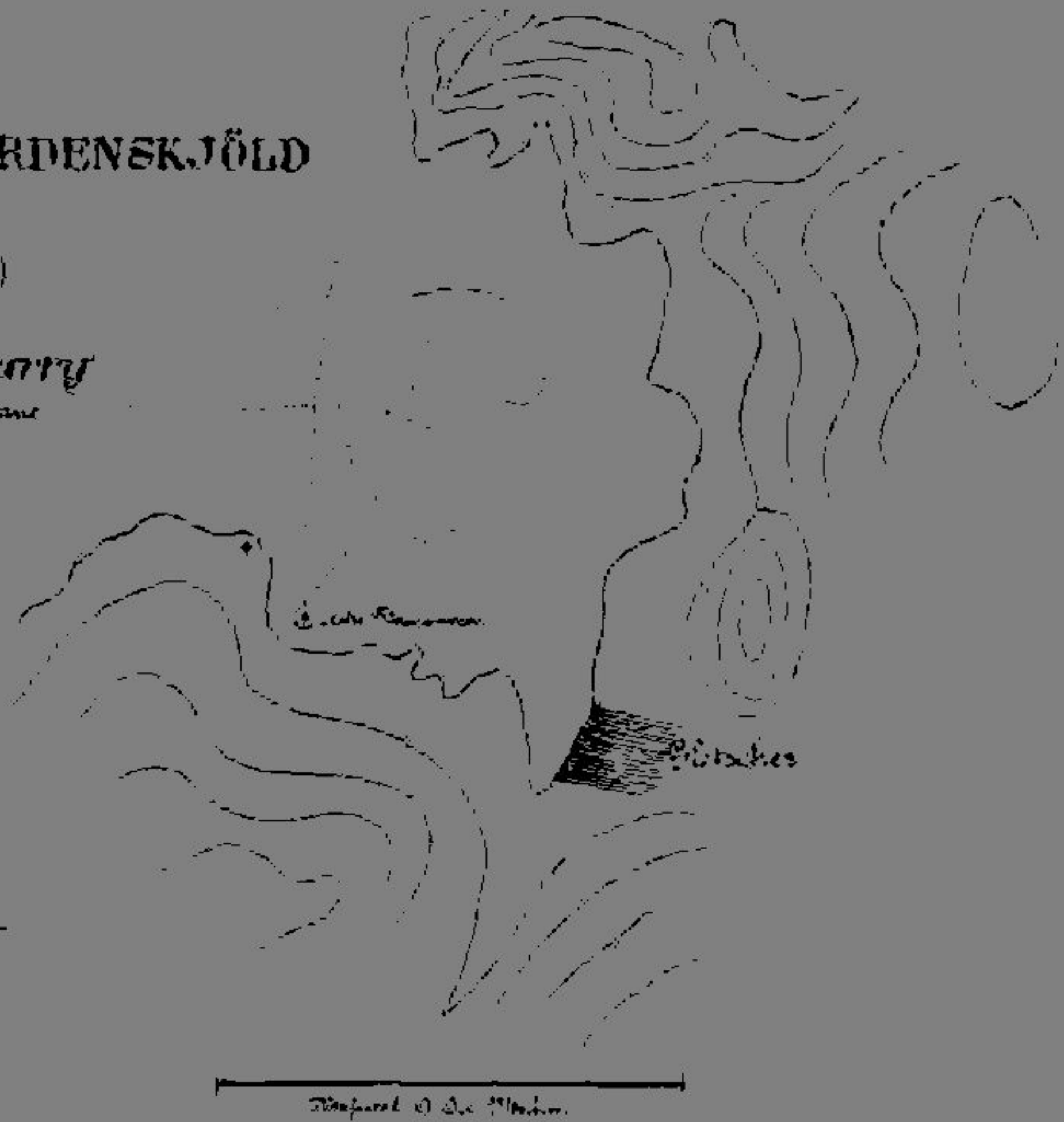
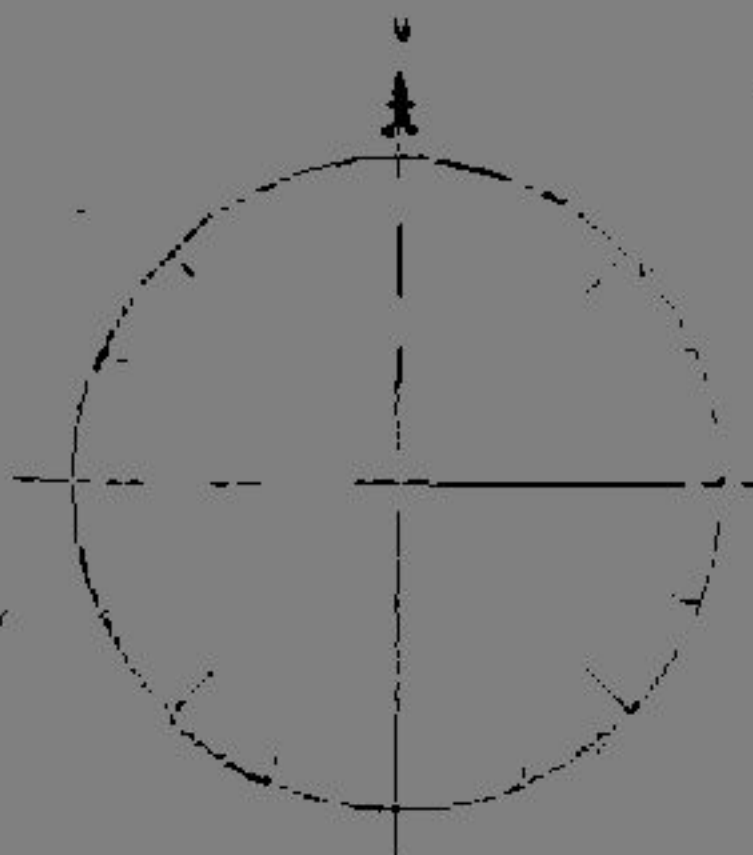
Das Loth berührte auf der zurückgelegten Strecke niemals den Grund; erst bei der Annäherung an die Gwosdarew-Bucht in Novaja Zemlja kam der Drache nach zweitägigem Schleppen wieder an die Oberfläche.

Karte 17.

Skizze
des
GWOZDAREW oder NORDENSKJÖLD
BUCHT
(Novaja Semlja)

abgefragt von
Richard Lutter von Barry
Kult. Wissenschaftliche Bandenanstalt

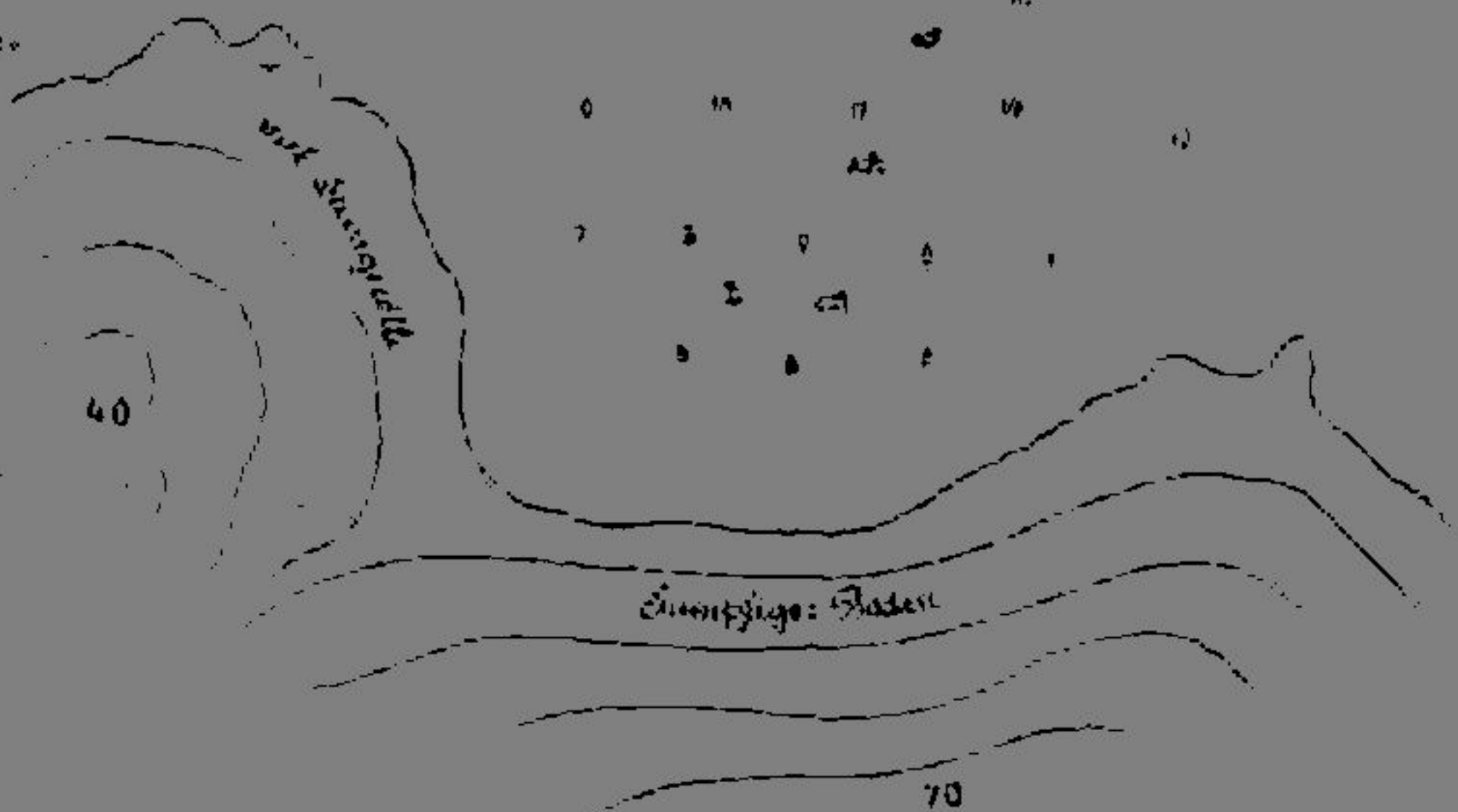
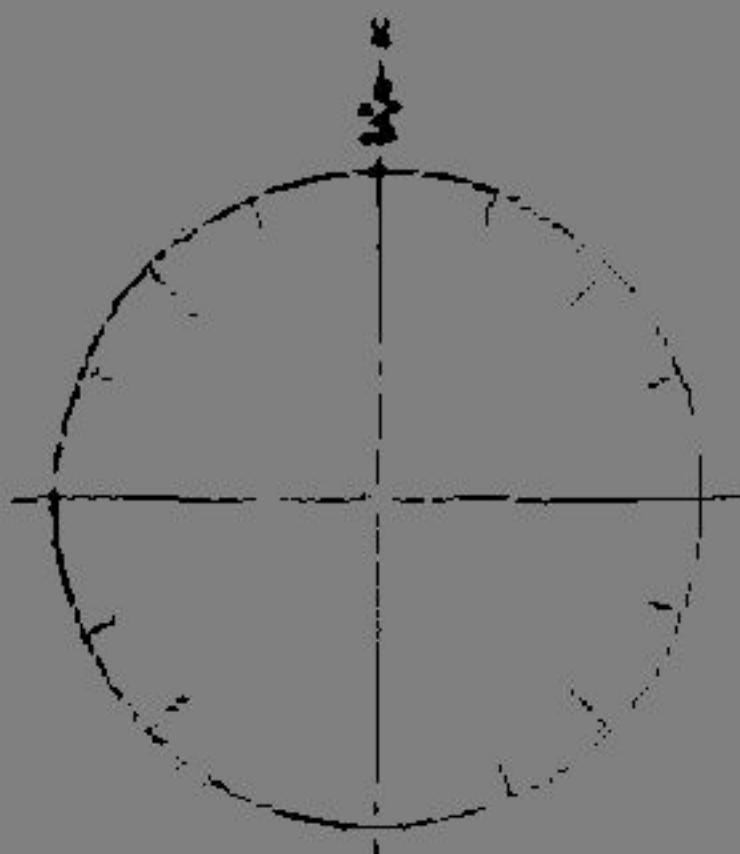
1 - 75' 9" W
1 - 57' 26" 0



Anmerkung Δ ist nicht eine beliebige Abb. des V auf V , sondern es ist Δ eine symmetrische bilinear Abb.

Skizze
des
ANKERPLATZES
in der
NORDENSKJÖLD-BUCHT

Novaja Semlja
Serkow, Hohel Prinz Heinrich von Borsum.
Guten in Bismarck'schen in Bismarck'schen



Eröffnet am 2. d. d. 18. d. 18. d.

Novaja Zemlja.

Gwosdarew- oder Nordenskjöld-Bucht.

Die Nordenskjöld-, oder wie die Russen sie nennen, Gwosdarew-Bucht liegt an der Westküste Nord-Novaja Zemljas, 30 Meilen nördlich der Admiralitäts-Halbinsel.

Sie ist 10 Meilen lang, fast ebenso breit und von See aus deutlich an den dunklen, ziemlich steil abfallenden, hohen Gebirgszügen des Black Cap im Norden, des Lava-Cap im Süden und durch das zwischen beiden Vorgebirgen zurücktretende, lichte, niedrige Land kenntlich.

Im Hintergrunde der Bucht breitet sich eine ausgedehnte Gletschermoräne aus, die weithin sichtbar ist. Südöstlich der Bucht verengt sich dieselbe etwas und bildet eine nach Süden strebende, hornartige Bai. Die innere Partie der Bucht untersuchten wir aus Zeitmangel nicht; dieselbe scheint klippig zu sein.

Der Weg, den wir mit 15 Faden Lotheinstellung zurücklegten, ist auf der Karte der Nordenskjöld-Bucht ersichtlich.

Grund wurde bei dieser Lotheinstellung nur nahe unter Land in einer kleinen Einbuchtung westlich des Lava Cap gefunden.

Eine Skizze dieser Partie der Gwosdarew-Bai, die wir zur Verankerung der Jacht benutzten, ist der Karte 17 (Seite 151) beigelegt.

Wir lagen daselbst gut vor Anker und hatten theils Schlamm-, theils Sandgrund gefunden.

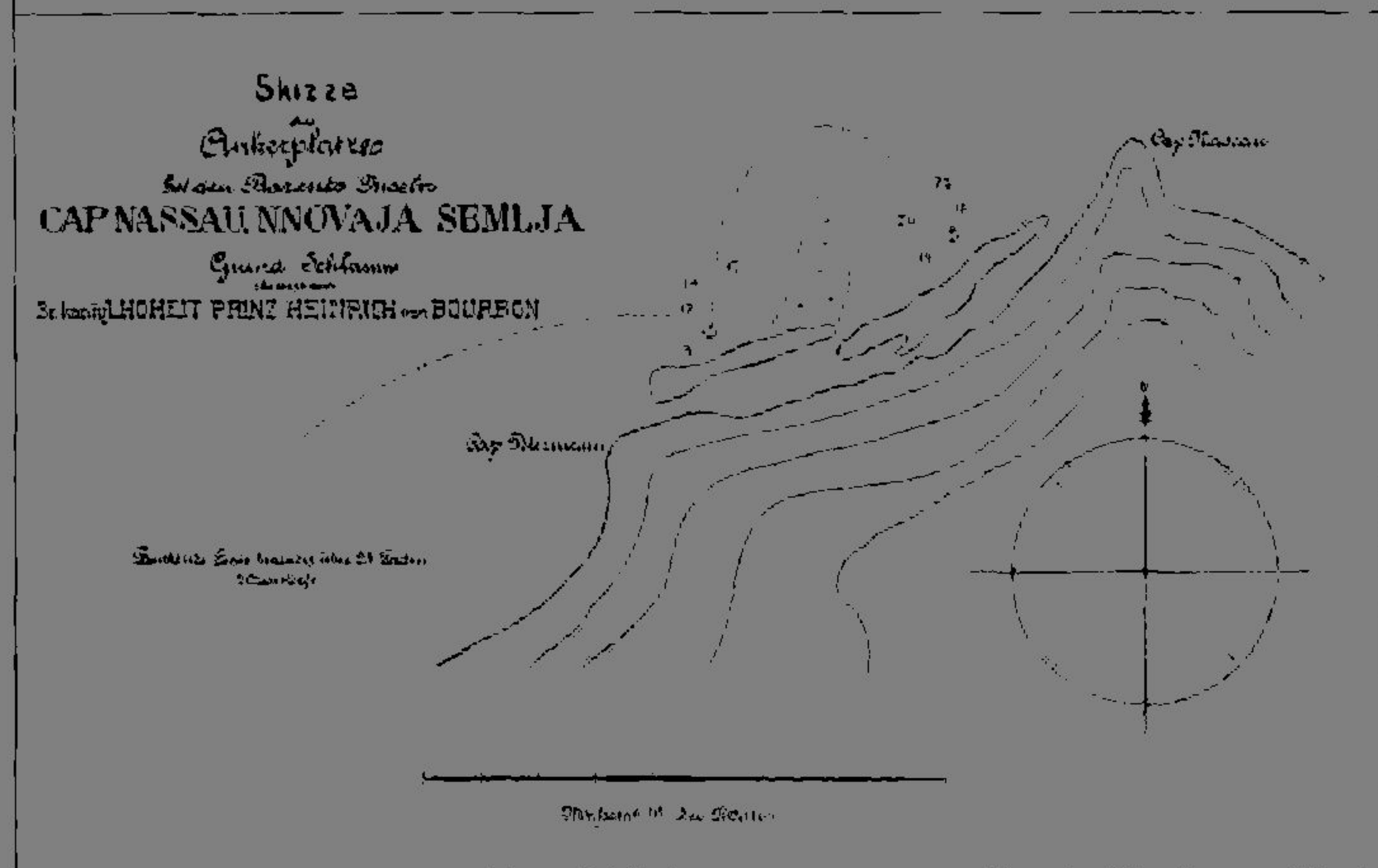
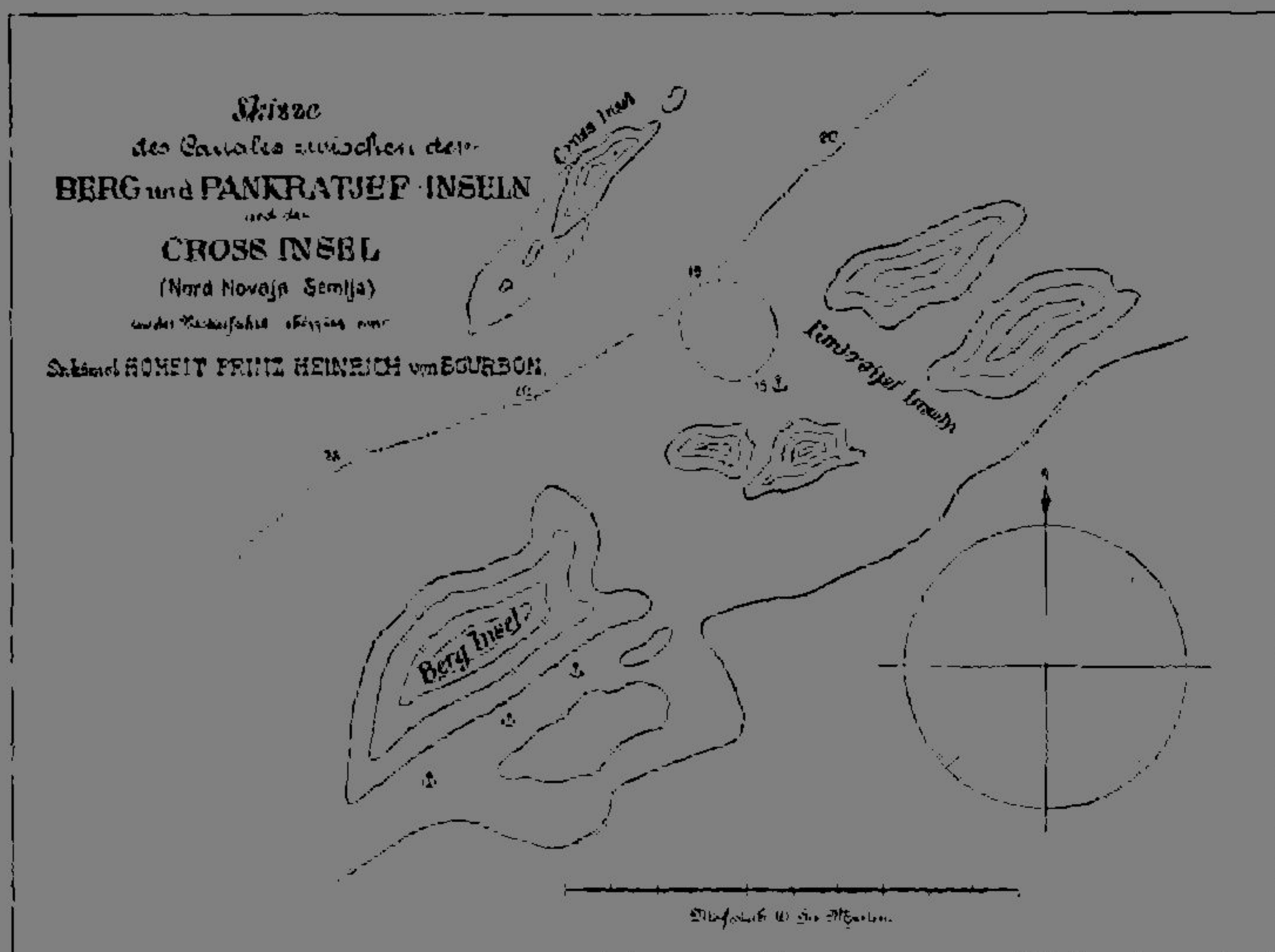
Beim Einlaufen berührte das auf 45 Faden gestellte Loth erst zwei Meilen vom Lande Grund; in der Mitte der Bucht ergaben Lothungen mit Thompson-Loth 25—35 Faden Wasser.

Das nordöstlichste Ende des Lava Cap (kleines Kreuz auf der Karte) liegt nach mehreren Beobachtungen in $75^{\circ} 19'$ nördlicher Breite und $57^{\circ} 25'$ östlicher Länge. Die Breite stimmt mit der Angabe der Karte überein, die Länge zeigt eine Differenz von 25 Minuten.

In einem russischen Berichte über Reisen in Novaja Zemlja wird die Nordenskjöld-Bucht als ewig vereist geschildert; wir fanden sie gänzlich eisfrei.

In der Nähe des Cap Black liegt tiefes Wasser; wir fuhren beiläufig auf 2 Seemeilen Entfernung vorbei, ohne bei 30 Faden Lotheinstellung Grund zu finden.

Karte 18.



Karte 19.

Auch auf der Weiterreise nach dem Norden zum Cap Nassau fanden wir bei 30 Faden Ausstich erst 6 Meilen westlich der Berg-Insel Grund.

Die Buckeligen Inseln, bestehen aus den Pankratjef-Inseln, der Berg-, Cross- und der William-Insel; sie sind auf der Admiralitätskarte sämtlich unrichtig verzeichnet. Nach unseren, hauptsächlich auf Basis der möglichst gleichmäßig eingehaltenen Schiffsgeschwindigkeit bewerkstelligten Messungen liegen die Inseln beiläufig, wie Karte 18 (Seite 153) dies angibt.

Die Cross-Insel liegt nördlich der auf der Karte angegebenen Stelle, und zwar nicht unmittelbar bei der Berg-Insel, sondern gegenüber den zwei kleinen, niedrigen Eilanden, die zwischen den beiden Pankratjef-Inseln und der Berg-Insel liegen.

Die Entfernung vom Nordende der Berg-Insel zum Südende der äußeren Pankratjef-Insel kann höchstens 7 Meilen betragen (die Karte gibt 11 Meilen an). Zwischen der Cross- und der Berg-Insel liegt hingegen ein Zwischenraum von 6 Meilen und nicht von 3 Meilen, wie die Karte angibt. Die Pankratjef-Inseln sind auf der Karte zu lang dargestellt. Ihre Ausdehnung, die höchstens 4 Meilen beträgt, wird auf der Karte mit 9 Meilen angegeben, hingegen ist die Distanz von den Pankratjef-Inseln zum Cap Petermann mit nur 8 bis 9 Meilen zu kurz angegeben, da wir diese Strecke in 1 Stunde 40 Minuten zurücklegten, welcher Zeit bei der eingehaltenen Tourenzahl die Entfernung von 17 Meilen entsprechen müsste, die Strömung kam, weil gering, nicht in Betracht.

Dem Südwestende der Cross-Insel liegen Untiefen vor; auch liegen zwei kleine Eilande im SW dieser Insel. Nach der herrschenden Brandung zu schließen, erstreckt sich unklares Wasser bis auf 3 Seemeilen vom Südwestende derselben.

Die Tiefen im Canale sind, soweit wir feststellen konnten, ziemlich regelmäßig: 25 Faden beim Eingange im Süden, hierauf 20 Faden zwischen der Cross- und Berg-Insel, 13 Faden in der Mitte des Canales und später wieder 20 Faden.

In Karte 18 bedeutet die punktierte Linie den Weg des Schiffes mit 15 Faden Lothausstich ohne Grundberührung. In der Mitte des Canales fanden wir $1\frac{1}{2}$ Meilen nördlich der früher erwähnten zwei Eilande 15 Faden Schlammgrund: diese Stelle dürfte sich auch zur Verankerung gut eignen.

Cap Petermann bildet keinen so markanten Vorsprung, wie man nach der Karte anzunehmen geneigt wäre, sondern vielmehr einen flachen Höcker.

Wir hatten Mühe, das Cap zu unterscheiden und erkannten es hauptsächlich an den beiden östlich anschließenden Barents-Inseln. Dass wir diese Inseln und die ringsum liegenden Gewässer, sowie auch Cap Nassau fast eisfrei vorfanden, wurde bereits im IV. Abschnitte

vor Anker. Während der Ergänzung unseres Kohlenvorrathes nahmen wir den Hafen mit Compass und Lothleine auf. Da wir daselbst einen schweren Oststurm bestanden, kann der Karte 20 beigelegt werden, dass der Ankergrund in dieser Bucht ein vortrefflicher ist, und dass Schiffe daselbst Stürme aus jeder Richtung vor Anker abreiten können. Wir mussten durch 36 Stunden Wind bis zur Stärke 10 über uns ergehen lassen, während welcher Zeit wir vorsichtshalber den zweiten Anker als Wächter geworfen hatten. Unser Anker, der an jener Stelle lag, wo auf Karte 20 ein Anker gezeichnet ist, hielt vortrefflich und zeigte es sich beim Ankerlichten, dass er sich tief in den Schlammgrund eingegraben hatte.

Karte 21 (Seite 156) stellt den Matotschkin Schar dar: diese merkwürdige Meeresstraße schneidet die Insel Novaja Zemlja in zwei Theile. Auf Grund der Admiraltäts-Karte ließe sich eine Durchfahrt durch den Schar nicht bewerkstelligen, weil in derselben die Wassertiefen nicht angegeben sind, und ihr Maßstab so klein ist, dass man den Verlauf der Straße nicht mit Sicherheit verfolgen kann. In Reisebeschreibungen wird der Schar jedoch als vollkommen schiffbar, genügende Tiefen und keine Hindernisse bietend, geschildert.

Theils durch Berichte über die landschaftlich lohnende Fahrt durch den Schar, theils in Anbetracht des Umstandes, dass der Capitän des Tromsøer Kohlenschiffes diese Straße schon wiederholt befahren hatte, ihre Tiefenverhältnisse kannte und sich anbot, die Jacht durchzulotsen, unternahmen wir daher mit FLEUR DE LYS II die etwas verwegene Fahrt durch den Schar.

Dieser war nach Angabe von Samojeden, die wir in der Storowerskaja Guba getroffen hatten, bis zur Mündung in die Kara-See eisfrei, daher schwanden unsere Befürchtungen, in der engen, für Ausweichmanöver nicht geeigneten Straße Eiskämpfen ausgesetzt zu sein.

Auf Grund der Ergebnisse unserer Fahrt von der Altgläubigen-Bucht bis zur Beluschin-Bucht im Osten des Schars fertigten wir die in Karte 21 (Seite 156) enthaltene Skizze dieses Canals an. Zur Bestimmung der Längenausdehnung desselben wurden theils die Angaben der Karte, theils Zeitmessungen des bei möglichst gleichmäßiger Fahrtgeschwindigkeit zweimal zurückgelegten Weges, endlich Distanzschätzungen zugrunde gelegt. Die innerhalb geringer Grenzen unaufhörlich schwankende Breite der Straße wurde häufig geschätzt. Der Verlauf der Biegungen wurde durch Ablesungen am Compass unter Berücksichtigung der in jedem Course zurückgelegten Distanz festgestellt.

Die Fahrt wurde mit 15 Faden Lothtiefeineinstellung zurückgelegt, wobei wir bestrebt waren, stets die Mitte des Canals einzuhalten. So oft

der Lothdrache an die Oberfläche kam, wurden sofort anderweitige Lothungen vorgenommen.

Aus den Tiefenmessungen ergibt sich, dass die Wassertiefe am Westende der Straße 12—15 Faden, später an der engen Stelle des Schara östlich vom Tschirikina-Flusse 7—12 Faden, endlich an der zweiten engen Stelle, etwas östlich der Mitte der Gesamtlänge des Schar 12 Faden beträgt. Die übrigen Partien in der Mitte der Straße weisen größere Wassertiefen als 15 Faden auf, da der Lothdrache ungehindert nachgeschleppt werden konnte.

Eine Meile östlich der Beluschin-Bucht fand unsere Fahrt einen unfreiwilligen Abschluss, da von hier gegen Ost der Schar zugefroren war, und auch die hinterliegende Kara-See von Eis startete, das, so weit unser Auge reichte, sich nach allen Richtungen ausbreitete.

Am Endpunkte der Fahrt, von wo aus die Rückreise angetreten werden musste, lotheten wir 35 Faden. Alle Tiefenmessungen stimmten mit den Angaben des Tromsøer Capitäns überein. Da dieser Mann eingehende Localkenntnis des Schara zeigte, dürften auch seine anderweitigen Tiefenangaben verlässlich sein.

Nach seinen Mittheilungen sollen zwischen den 15 Faden-Lothungen im ersten Drittel des Canals und der 12 Faden-Lothung im zweiten Drittel seiner Länge Wassertiefen bis zu 80 Faden liegen; größtentheils variiert aber die Wassertiefe zwischen 40 und 60 Faden. Gegenüber der Beluschin-Bucht lotheten wir zweimal, ohne bei 50 Faden Grund zu finden. Endlich soll der letzte Theil des Matotschkin Schar, der zur Zeit unserer Fahrt zugefroren war, zwischen 30 und 60 Faden Wassertiefe haben.

Die Straße ist durchwegs von hohen, steilen, schnee- und eisgepanzerten Bergen eingesäumt, weist zahlreiche, bis zur See abfallende Gletscher auf und bietet, was landschaftliche polare Scenerie anbelangt, ein erhabenes Schauspiel dar. Seichte Stellen konnten im Matotschkin Schar nur in der Nähe der Mündung des Tschirikina-Flusses, ferner am Nordufer bei der ersten großen Wendung des Canals von NO nach SO wahrgenommen werden.

Bei der Einfahrt in den Matotschkin Schar ist eine kleine Insel beim Silber-Cap zu beachten; zwischen dieser und dem Säulen-Cap liegt die Einfahrt, die durchgängig Tiefen von über 15 Faden aufweist.

Dem Widder-Cap sind mehrere kleine Eilande vorgelagert, die bei der Fahrt ostwärts backbord zu lassen sind.

Das Widder-Cap ist in südöstlicher Richtung anscheinend klippig, daher es besser ist, an dieser Stelle des Matotschkin Schar näher der kleinen, unweit des südlichen Ufers gelegenen Insel, von den Russen „Schwarzes Eiland“ genannt, zu steuern.

Im übrigen ist der Schar gefahrlos und bietet, soviel wir beurtheilen konnten, der Schifffahrt keine Hindernisse dar.

Vom Matotschkin Schar wandten wir uns südwärts zur Jugorskischen Straße, auf welcher Fahrt wir bei schönem Wetter ziemlich nahe dem Lande, bis zur Südspitze Novaja Zemljas steuerten.

Den Abschluss der Reise bildete ein Besuch Chabarovas in der Jugorskischen Straße. Diese Straße wurde von einer englischen Jacht vor wenigen Jahren aufgenommen; eine Planskizze derselben und der Rhede von Chabarova ist auf der englischen Generalkarte des gesamten arktischen Oceans eingetragen.



Wind- und Wetterverhältnisse, Strömungen, Flut und Ebbe, Untiefen etc. an den Küsten Spitzbergens und Novaja Zemljas.

Allgemeine Bemerkungen über diese Inselgruppen.

Auf der Überfahrt nach Novaja Zemlja ergab sich wegen Unsichtbarkeit der Sonne nicht die Möglichkeit, astronomische Festdecke zu erhalten, weshalb über die Strömungen im Norden der Barents-See keine Angaben geliefert werden können. Doch nahmen wir während dieser Überfahrt häufig Lothungen vor.

An der Küste Novaja Zemljas trafen wir außergewöhnlich günstige Witterungsumstände und abnorme Eisverhältnisse an.

Während das Eis sonst nur in außergewöhnlich günstigen Jahren die Küsten Novaja Zemljas nördlich vom Matotschkin Schar freigibt, fanden wir 1892 die Eisgrenze erst nördlich vom Cap Nassau.

Hätten wir bei Cap Nassau zugewartet, so wäre es uns vielleicht zu Ende August gelungen, Nord-Novaja Zemlja zu umschiffen, da bereits zur Zeit unserer Anwesenheit bei dem genannten Cap die Eiskante das Land nördlich desselben bis zum Bären-Cap freigab; zwischen diesem und dem Great Ice-Cap, der nördlichsten Spitze Novaja Zemljas, lagen nur mehr 25—30 Seemeilen.

Sämmtliche Buchten nördlich der Admiralitäts-Halbinsel sollen ihre Eisdecke meist das ganze Jahr hindurch behalten.

Wir fanden jedoch die Nordenskjöld Bucht offen und bei den Buckeligen und den Barents-Inseln nur geringe Mengen Strandeis.

Während der Fahrt in der Barents-See hatten wir frischen böigen, eisig kalten NW-Wind, der direct von dem im Norden liegenden Packeis her zu wehen schien.

Die See war ziemlich bewegt, doch lief sie regelmäßig. Bei der Annäherung an die Küste Novaja Zemljas drehte der Wind nach W. später nach SW, und blies mit großer Heftigkeit.

Zur Zeit unseres Aufenthaltes in der Gwosdarew-Bai herrschte in See SW-Sturm. Ebenso wie in Spitzbergen, herrschen auch hier Winde aus SW vor, obzwar während des Zeitraumes, den wir in Novaja Zemlja zubrachten, fast ebenso häufig Winde aus dem I. Quadranten verzeichnet wurden, als solche aus dem III. und IV. Windstille bemerkten wir fast nie. Ostwinde wehten zeitweise mit großer Macht, als wir uns in der Altgläubigen-Bucht im Matotschkin Schar befanden, sogar mit sturmartiger Gewalt; diese brachten den Vortheil mit sich, die Atmosphäre zu reinigen, während Westwinde meist bei umzogenem Firmament und düsterem Horizont wehten und häufig Nebelwetter brachten.

Die Lufttemperatur an Novaja Zemljas Küsten war im Vergleiche zu der in Spitzbergen beobachteten etwas gesunken, obzwar wir uns hier in viel niedrigeren Breiten befanden und bereits August, den wärmsten Monat des Nordens, zählten, wohingegen wir in Spitzbergen den Juli verbracht hatten. Die Wassertemperatur war ebenfalls eine niedrigere als an Spitzbergens Küsten.

Die Strömungen an Novaja Zemljas Gestaden waren sehr schwach, zuweilen kaum bemerkbar, der Richtung nach stets nordwärts längs der Küste, niemals jedoch über 0·3 - 0·4 Seemeile Stärke erreichend.

Im Matotschkin Schar hingegen beobachteten wir Strömungen abwechselnd in beiden Richtungen bis zu 1 Seemeile stündlicher Stärke. Für Beobachtungen des Niveau-Unterschiedes bei Flut und Ebbe ergab sich nur einmal in der Nordenskjöld-Bucht die Gelegenheit, wo der Unterschied zwischen Hoch- und Tiefwasser bei Springflut 0·8 Meter betrug.

Über die Navigation in der Barents-See lässt sich wenig sagen. Im Norden derselben ist das Fahrwasser, je nach der Lage der Eiskaute, in verschiedenen Breiten zu suchen. Wir legten die Überfahrt zwischen dem 75. und 76. Grad zurück, doch müssen Schiffe oft bis zum 73. Grad zurückweichen, um freie Passage nach Novaja Zemlja zu finden. Die Rückreise fand längs des 71. Breitegrades statt, woselbst wir vom Eise nicht mehr belästigt wurden.

Von gefährlichen Untiefen wären zu nennen:

1. Die große Klippenbank zwischen den beiden Barents-Inseln;
2. die Untiefe südwestlich der Cross-Insel;
3. mehrere seichte Stellen und Bänke im Matotschkin-Schar;
4. eine große, weit in See reichende Untiefe, 6 Seemeilen westlich des Caps, das 12 Seemeilen entfernt vom North Goose Cap liegt (beim Gänseland), endlich

6. das North Goose Cap selbst, das auch beiläufig auf 6 Seemeilen vom Lande unklar ist, worüber die Karte jedoch keine Angabe trägt.

Auch Cap Britwin sind auf größere Entfernungen Untiefen vorgelagert, als die Karte vermerkt.

An den drei letztgenannten Caps ist die Brandung bis weit in See hinaus wahrnehmbar.

Lothungen führten wir an folgenden Stellen aus:

Geographische Position		Tiefe	Grundprobe
Breite	Länge		
1. 76° 24' 5" N.	17° 0' 0" O.	25 Faden	Stein
2. 76° 45' "	17° 45' "	60 "	kleine Steine
3. 77° 48' "	20° 22' "	42 "	Steine
4. 77° 9' "	20° 48' "	25 "	Sand
5. 76° 35' "	21° 50' "	102 "	Sand
6. 76° 40' "	24° 0' "	53 "	kleine Steine
7. 76° 45' "	25° 0' "	45 "	Sand und Steine
8. 75° 21' "	25° 0' "	114 "	kleine Steine
9. 74° 53' "	28° 20' "	200 "	kein Grund
10. 75° 22' "	37° 15' "	108 Faden	Sand
11. 75° 41' "	44° 0' "	128 "	Steine
12. 76° 0' "	50° 50' "	138 "	Schlamm
13. 75° 32' "	55° 22' "	142 "	kleine Steine

Eine Eismeer-Recognoscierungsfahrt bietet des Interessanten, Neuen und Beobachtungswerten so unendlich viel, dass die knappe Zeit, in der eine arktische Reise, mit Rücksicht auf den kurzen nordischen Sommer, durchgeführt werden muss, nicht genügt, um die unzähligen fremdartigen Eindrücke, die man in dieser entlegenen Welt empfängt, festzuhalten und

alle Wahrnehmungen zu ordnen, sowie um all das Großartige und Erhabene, das hier vor Augen geführt wird, gebührend zu erfassen, zu würdigen und zu verwerten.

Die beiden Reisen der Jachten FLEUR DE LYS I und II in den Jahren 1891 und 1892 lassen sich kaum in gegenseitigen Vergleich ziehen.

Auf der ersten Reise konnte, da ein Segelschiff zur Verfügung stand, nur ein verhältnismäßig geringes Gebiet der arktischen Region befahren werden.

Im Jahre 1892 legten wir den viertachen Weg des Vorjahres zurück und hatten weniger von den Unbilden des Wetters zu leiden, denn die Schnelligkeit der Dampfschacht FLEUR DE LYS II ermöglichte es uns, bei den geringen Distanzen, um die es sich hierzulande handelt, fast immer vor Ausbruch eines Sturmes einen schützenden Hafen zu erreichen.

Glück hatten wir entschieden beidemale zu verzeichnen, sowohl was Wetter als auch das Eis anbelangt. — ganz besonders im Jahre 1892, denn wir kamen nicht nur in Spitzbergen weit über den 80. Breitengrad nach Nord, sondern es gelang uns auch, ohne Fährnisse und Beschwerden bis Cap Nassau — einer höchst übel belaumundeten Eisgegend, vorzustößen.

Jeder von uns, der es der Güte Sr. kön. Hoheit des Prinzen Heinrich von Bourbon zu verdanken hatte, an einer der beiden Expeditionen an Bord der Jachten FLEUR DE LYS I und II theilgenommen zu haben, wird diese Reisen nach Spitzbergen und Novaja Zemlja stets zu seinen schönsten Erinnerungen zählen und die interessanten Erlebnisse und Begebenheiten während derselben im Gedächtnisse unauslöschlich eingeprägt bewahren.



Anhang.

Beschreibung des Anzeigers seichten Wassers, Patent James.

Da beim Besuche Spitzbergens und Novaja Zemljas das neue James'sche Loth uns häufig vorzügliche Dienste leistete, sei eine kurze Beschreibung dieses für Fahrten in unbekannten Gewässern außerordentlich zweckdienlichen Apparates hier gebracht.

James' „*Submarine Sounding Sentry*“ („Unterseeischer Wächter“), wie der Apparat in England genannt wird, ist eine Erfindung aus jüngster Zeit, die sich so rasch unbedingtes Vertrauen und die allseitige Anerkennung erwarb, dass diese Lothmaschine gegenwärtig auf zahlreichen englischen Schiffen installiert ist.

Nach der Rückkunft vom Norden im Jahre 1891 fiel Sr. kön. Hoheit auf der maritimen Ausstellung in London dieser unter dem Titel „*Latest invention James Sounding Machine, Submarine Sentry, splendid success*“ etc. ausgestellte Apparat auf. Beim ersten Anblick der mit allen Mitteln der Reclame angepriesenen neuen Erfindung zollte der sonst für jede maritime Neuerung größtes Interesse bezeugende Prinz dem Apparate wenig Beachtung. Später erkannte Se. kön. Hoheit jedoch, dass derselbe im Falle der richtigen Functionierung uns auf der ersten Spitzbergens-Fahrt sehr zu statten gekommen wäre, da es sich häufig darum gehandelt hatte, rechtzeitig von der raschen Abnahme der Wassertiefe in Kenntniss gesetzt zu werden.

Als der Plan Sr. kön. Hoheit, eine zweite arktische Reise zu unternehmen, zur Ausführung gelangte, war es des Prinzen erstes Bestreben, diesen neuen Lothapparat zu beschaffen. Auf Grund unserer Erfahrungen kann nunmehr dieser Apparat in jeder Beziehung bestens anempfohlen werden.

James' Loth besteht aus einem aus Holz erzeugten, drachenartig geformten Drachen, der, an einem dünnen Clavierdraht befestigt, am Heck ins Wasser geworfen und beständig nachgeschleppt wird. Man

kann den Apparat nach Belieben auf eine Tiefe bis zu 45 Faden versenken, da die jeweilige Tiefe des Drachens stets an einer Trommel auf Deck angezeigt wird und der Drache dementsprechend gestellt werden kann; in der richtigen Tiefe angelangt, bleibt derselbe ohne Rücksicht auf die Schiffsgeschwindigkeit stets in derselben. Am Drachen ist vorne ein Hebelwerk derart angebracht, dass bei Berührung des Grundes die verschiedenen Haken desselben sich lösen, das Hahnepot, mit welchem der Drache am Draht befestigt ist, sich öffnet und derselbe, der Einwirkung der Kräfte, die ihn in schiefer Stellung im Wasser hielten, ledig, an die Wasseroberfläche steigt. Das Princip beim Sinken des Drachens und beim Einstellen auf eine bestimmte Tiefe ist dasselbe, wie jenes, welches den Luftdrachen zum Steigen bringt oder in einer gewissen Höhe hält. Wenn das Loth den Grund berührt und das Hahnepot sich löst, wird der Druck am Drachen, oder besser gesagt, der Zug am Draht, bedeutend vermindert; die Zugdifferenz pflanzt sich durch den Draht zur Trommel, auf welcher der Draht aufgespult ist, fort, und diese gibt durch die hierdurch entstehende Bewegung ein Glockenzeichen.

Vorläufig kann man dieses Loth nur bis zu einer Tiefe von 45 Faden anwenden. Wird die Wassertiefe bei dieser Einstellung desselben geringer als 45 Faden, so gibt der Apparat ein Glockenzeichen — gleichzeitig steigt der Drache zur Wasseroberfläche empor. Um nicht stets einen Posten bei der Winde, an der die Glocke befestigt ist, aufstellen zu müssen, verbunden wir die Trommel, auf welcher der Draht läuft, mit der Dampfsirene, die stets automatisch ertönte, sobald das Loth den Grund berührte.

Winde, Trommel und Aufstellungsart sind nach dem System des Thompson'schen Navigationsthoes ausgeführt. Die Vortheile, die das in Rede stehende Instrument gewährt, lassen sich auf den ersten Blick erkennen. Stellt man z. B. bei einer Fahrt in wenig bekannten Gewässern den Apparat auf 45 Faden Tiefe ein, so wird man bei Erreichung dieser Wassertiefe durch das Steigen des Lothes, den Glockenschlag oder Pfiff hiervon verständigt.

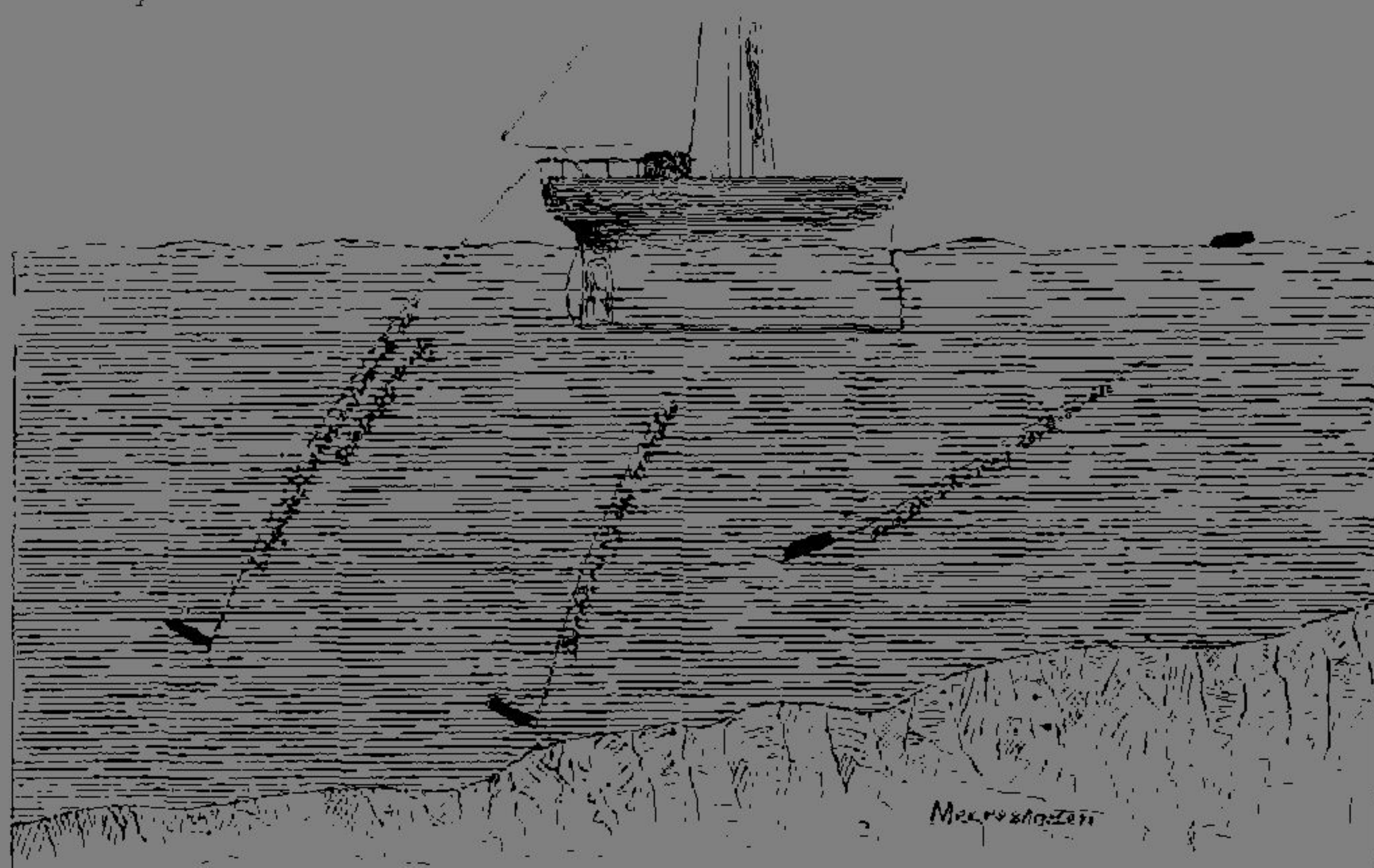
Nun stellt man das Loth auf 30 Faden Tiefe, fährt solange weiter, bis auch diese Tiefe erreicht ist und so fort bis zu jener Tiefe, die man nicht zu überschreiten gedenkt.

Im Jahre 1891 verloren wir viel Zeit durch vorsichtiges Lothen, langsam Fahren, eventuell Beidrehen, Entsendung von Booten behufs Wasseruntersuchung etc. Im Jahre 1892 ersparten wir einen guten Theil dieser zeitraubenden Arbeit durch continuierliche Benützung des neuen Lothapparates. Dieser functionierte tadellos, wie vorherige Versuche in Gewässern, deren Tiefe genau bekannt war, gezeigt hatten. Anfangs stellten wir zur Controle das Loth an der englischen Küste wiederholt auf

Neue Lothmaschine.

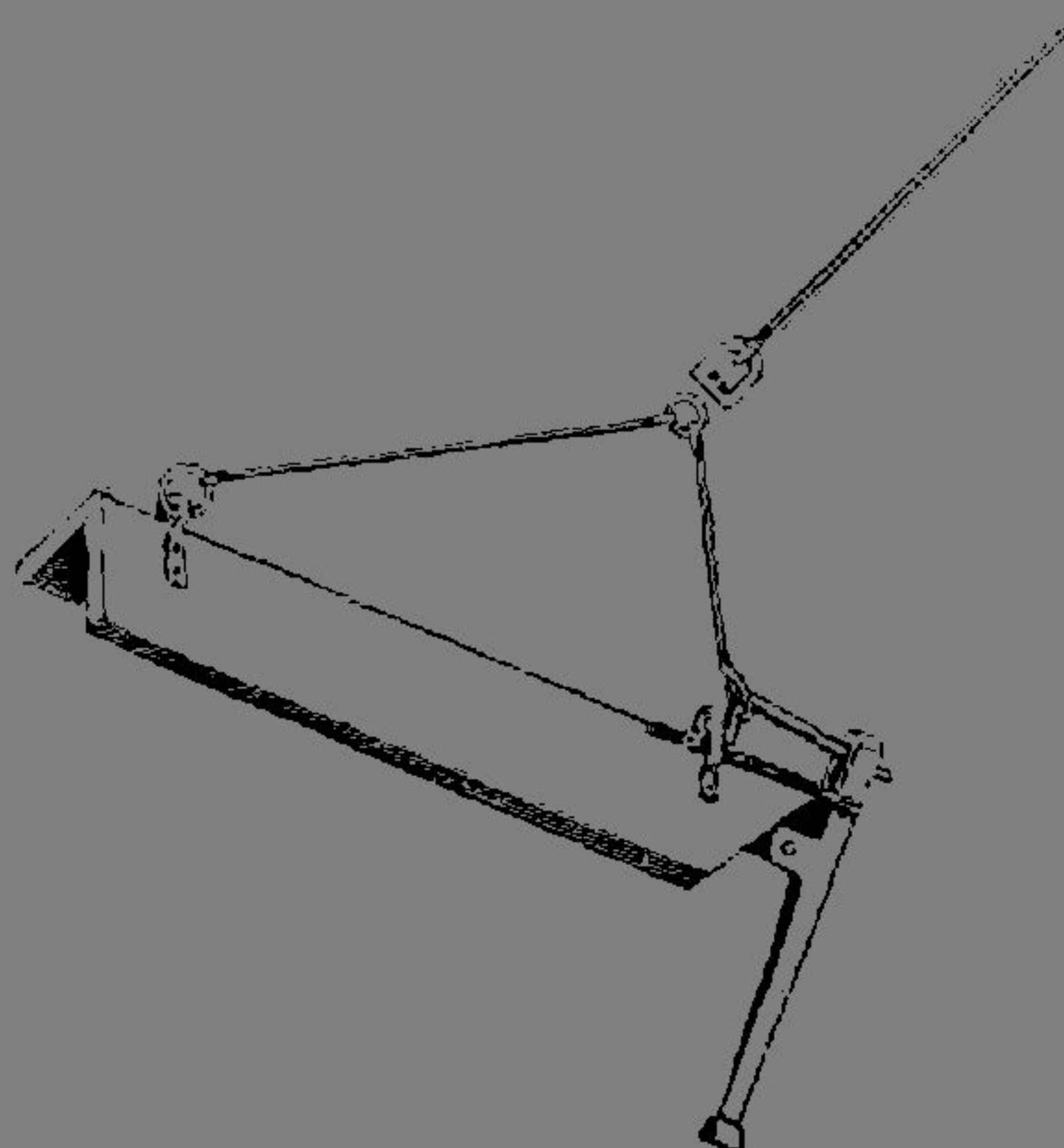
Patent, No. 10.221.

Fig. 1



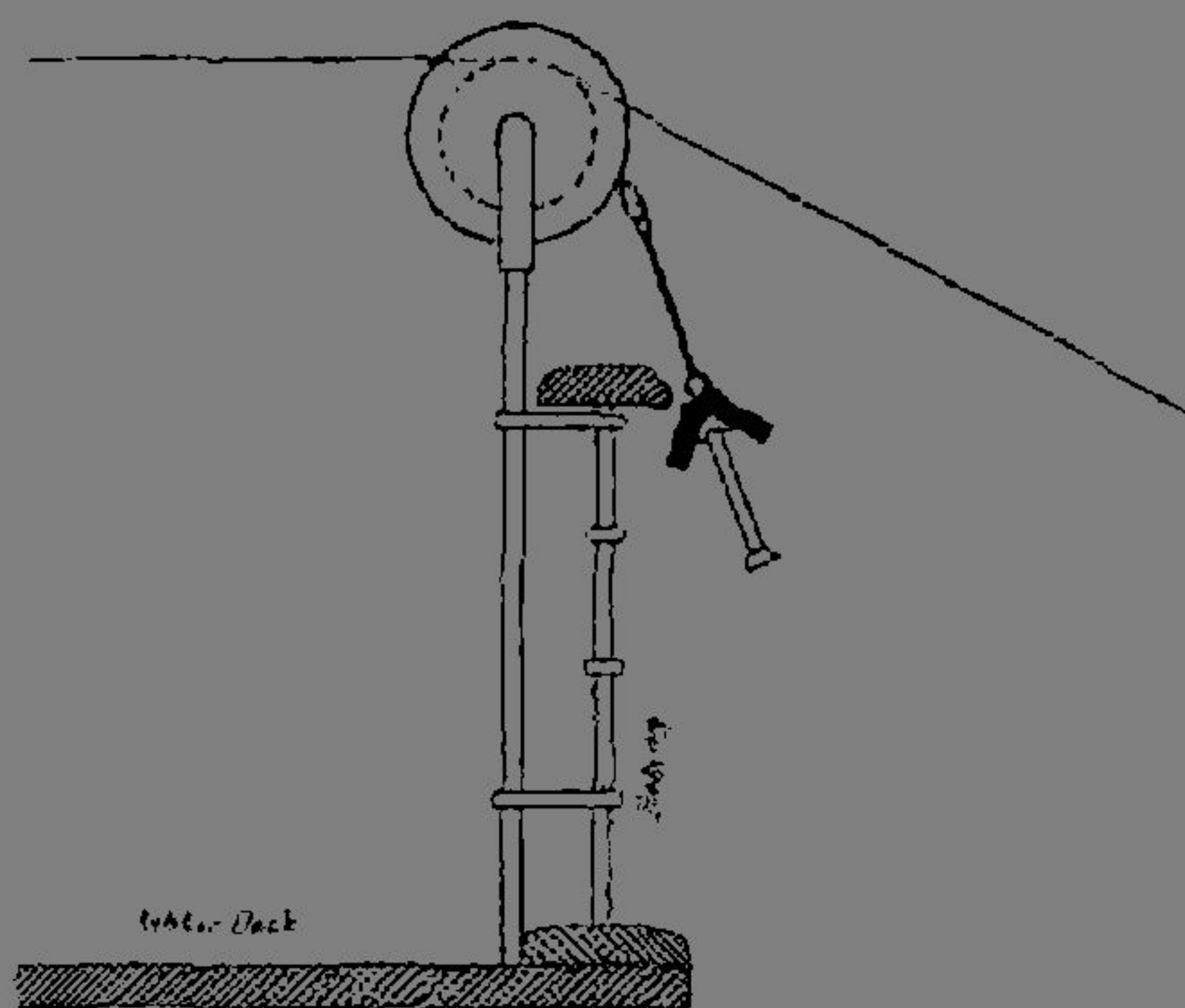
Lothdrache

Fig. 2.



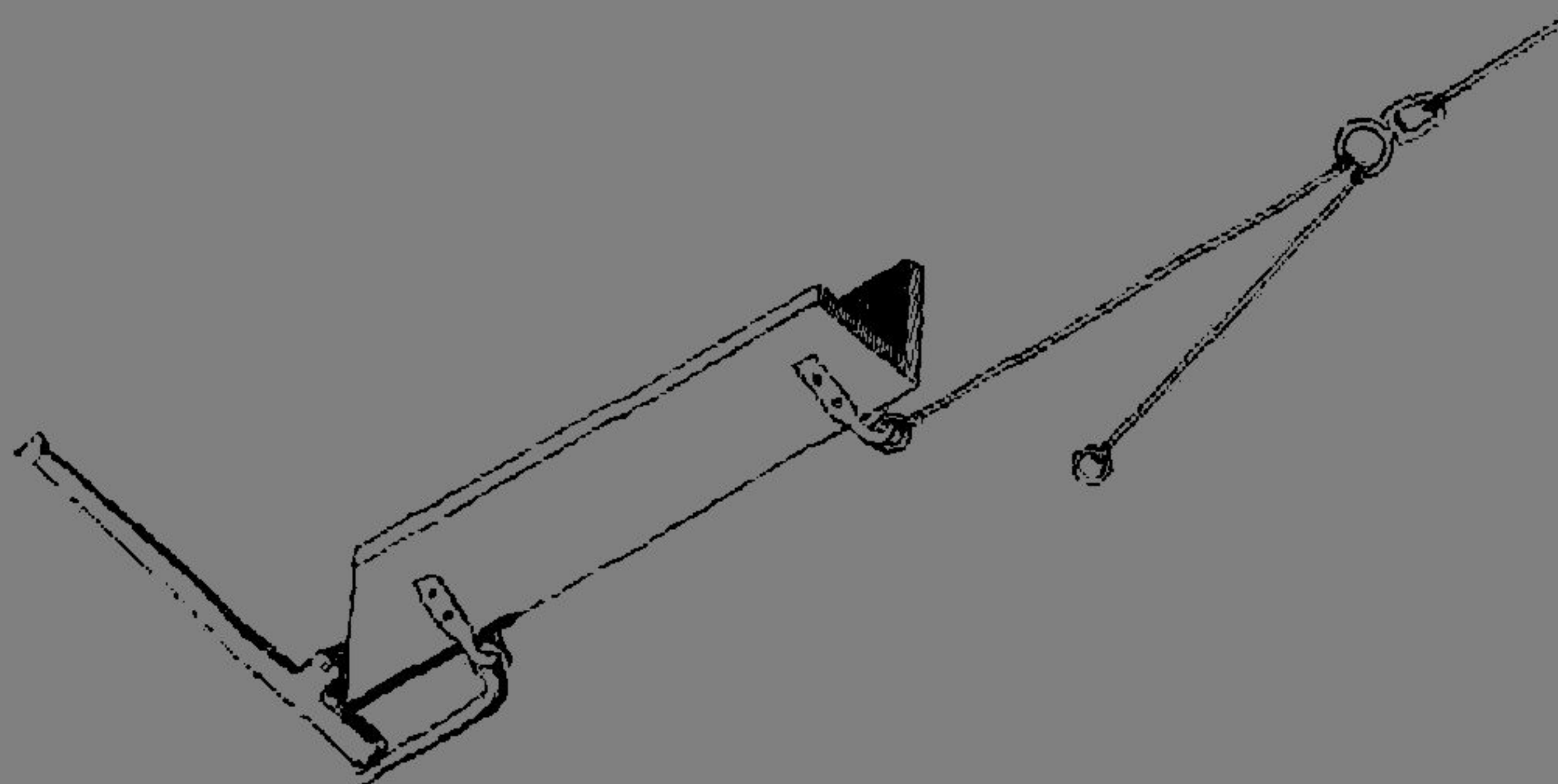
Lage des Lothes während der Schleppung

Fig 3



Lage des Druckes wenn man die Lotlinie geworfen zu werden.

Fig 4



Lage des Lottheutes nach Berührung der Seinde.

eine bestimmte Tiefe ein, schleppten es nach und maßen die Wassertiefe an der Stelle, an der das Loth zur Oberfläche kam, mit dem gewöhnlichen Loth nach sofortigem Stoppen oder mit dem Thompson'schen Navigationsloth in Fahrt. Stets stimmten die Resultate überein. Diese Versuche wurden unter verschiedenen Geschwindigkeiten ausgeführt, wobei unsere Proben bei Fahrten zwischen 6 bis 12 Meilen keine Differenzen ergaben, d. h. das Loth blieb, wenn es auf einen bestimmten Ausstich fixiert war, ohne Rücksicht auf die Schiffsgeschwindigkeit, in derselben Tiefeneinstellung.

Der Erfinder dieses Lothes, der Hunderte von Versuchen in dieser Richtung angestellt hatte, fand, dass bei Fahrten zwischen 5 und 14 Meilen, welche praktisch allein in Betracht kommen, keinerlei Fehler unterlaufen; hingegen stellte sich das Loth bei Fahrten unter 5 Meilen etwas tiefer und bei mehr als 14 Meilen etwas höher als es der Trommelleinstellung entspricht.

Die Trommel hat zwei Eintheilungen, von denen eine die Tiefe angibt, bis zu welcher das Loth versenkt werden soll, und die andere den für diese Tiefe entsprechenden Ausstich des Drahtkabels bezeichnet. Bei unseren Fahrten, die meist zwischen 8 und 12 Meilen stündlicher Geschwindigkeit variierten, functionierte das Loth tadellos. Fig. 1 bis 4 (Seite 165 und 166) veranschaulichen die Einrichtung und Installierungsweise dieses Lothes.

Für die zweite Reise erwies sich der James'sche Tiefenwächter vorzüglich, da wir meist in Gewässern fuhren, deren Tiefenverhältnisse noch unerforscht waren. Unzähligemale gab uns dieser Apparat das Zeichen zur Vorsicht und warnte uns vor Untiefen oder Klippen. Anderntheils erwies sich der Apparat auch für fliegende Aufnahmen vorthellhaft. Beispielsweise kreuzten wir die Van Mijens-Bai im Betsund in vielen Richtungen mit dem Apparat auf 20 Faden Tiefeneinstellung. Das Loth berührte niemals den Grund, somit konnten wir annehmen, dass die durchfahrende Partie des Betsundes überall mehr als 20 Faden tief sei.

Viele unserer Angaben über die Wassertiefen in den Buchten Spitzbergens und Novaja Zemljas basieren auf Messungen mit dem James'schen Tiefenwächter.

Auch in Gewässern, deren Tiefenverhältnisse zur Genüge bekannt sind, kann dieses Loth sich als überaus nützlich erweisen und zur Sicherheit der Navigation beitragen.

So waren wir beispielsweise in der Nordsee infolge trüben Wetters durch vier Tage ohne astronomisches Besteck und legten in diesem Zeitraume die Strecke von Bergen bis zum Englischen Canal zurück, wobei uns das neue Loth sehr zu statten kam.

Vorerst constatirten wir mittels desselben das Überschreiten der Dogger-Bank inmitten der Nordsee, indem das Loth, auf 14 Faden Tiefe eingestellt, beim Erreichen dieses unterseeischen Hochplateaus Meldung erstattete und uns hiedurch zu einem genauen Punkte verhalf. Noch größer war sein Nutzen bei der Annäherung an den Englischen Canal; die Straße von Dover wurde nach den gegisssten Punkten bei nebligem, mistigem Wetter angelauten. Mit Hilfe des James'schen Seichtwasseranzeigers gelangten wir, abwechselnd das Loth nach den aus den Kartenangaben ermittelten Tiefen des Wassers einstellend, und nach jedesmaliger Auslösung desselben Cours und Lotheinstellung ändernd, ohne Land oder eines der zahlreichen Leuchtschiffe zu sighten, bis zur östlichen Einfahrt des Canals von Dover.

Allerdings gestattet dieser Apparat nur eine beschränkte Anwendung, indem er Tiefen über 45 Faden nicht anzeigt, folglich in Gewässern, wo die Küste steil emporsteigt und dicht unter Land noch große Wassertiefen herrschen, an Wert verliert. In Spitzbergen, wo an vielen Stellen nahe dem Lande noch beträchtliche Tiefen anzutreffen sind, erwies sich dies Loth nicht so nützlich, wie später in Novaja Zemlja. Hier aber, wo der Grund allmählich ansteigt und die Küstengebirge nicht steil abfallen, gab uns das Loth stets rechtzeitig Kunde von den Wasserverhältnissen, ja wir tappten uns in der wahren Bedeutung des Wortes, mit halber Geschwindigkeit fahrend, in manche Bucht hinein, nach und nach die Tiefeneinstellung verringern. Es ist anzunehmen, dass es durch weitere Versuche gelingen wird, diesen submarinen Wächter auch für größere Tiefen als 45 Faden verwendbar zu machen.

Es ist dies nur eine Frage der Verbesserung des Stahldrahtes, der beim Apparat in seiner jetzigen Gestalt und Form bei einer Tiefeneinstellung von 45 Faden einen bedeutenden Zug zu ertragen hat und der Spannung, die bei größerer Tiefeneinstellung erfolgen würde, nicht Stand zu halten vermöchte. Außerdem entfernt sich das Loth bei zunehmender Tiefeneinstellung mehr vom Schiffe, d. h. es wird auf beträchtliche Distanz vom Aufstellungsorte nachgeschleppt, wodurch die Wahrscheinlichkeit, beizeiten von der rasch abnehmenden Tiefe verständigt zu werden, geringer wird.

Andererseits kann man nicht leicht den Clavierdraht stärker herstellen, da dies andere Übelstände zur Folge hätte. Immerhin bietet dieser Seichtwasseranzeiger auch gegenwärtig meist hinreichende Sicherheit, denn in den seltensten Fällen wird die Tiefe so rasch abnehmen, dass beispielsweise das Loth am Heck frei in 45 Faden Wasser steht, während der Bug bereits Grund berührt. Auch könnte leicht die Einrichtung getroffen werden, den Apparat auf einer vorne ausgelegten starken Spiere zu installieren. Hiedurch würde der Lothdrache mehr unter das

Schiff gebracht werden. Bei 45 Faden Tiefeneinstellung beträgt der Gesamtausstich des Drahtes beiläufig 100 Faden Länge. Das Loth befindet sich also, wenn der Apparat achter installiert ist, 72 Faden vom Heck entfernt. Verlegt man den Aufstellungsort der Lothmaschine nach vorne, so wird der Drache nicht mehr weit vom Heck unter Wasser nachgeschleppt. Bei geringer Tiefeneinstellung käme in diesem Falle der Untiefenwarner unter das Heck, eventuell auch vor demselben zu schweben.

Schließlich kann dieser Apparat auch für gewöhnliche Tiefenmessungen nach Art des Thompson'schen Navigationslothes verwendet werden, wenn statt des Drahtes ein Thompson-Loth eingehakt wird.

Der Stahldraht hat eine Länge von 200 Faden, man braucht daher für solche Zwecke kein eigenes Thompson-Loth an Bord zu installieren.

Der Einwurf, dass ein gewöhnliches Thompson-Loth denselben Dienst verrichten könne wie das eben geschilderte James'sche Loth, ist nicht zutreffend, da der kontinuierliche Gebrauch des Thompson-Lothes ermüdend wirkt, das letztere Loth bei allzu häufigem Gebrauch leidet und bald zugrunde geht, während James' „*Sounding Sentry*“ ohne Zeitbeschränkung und ohne Schaden zu erleiden, unausgesetzt in Verwendung bleiben kann.



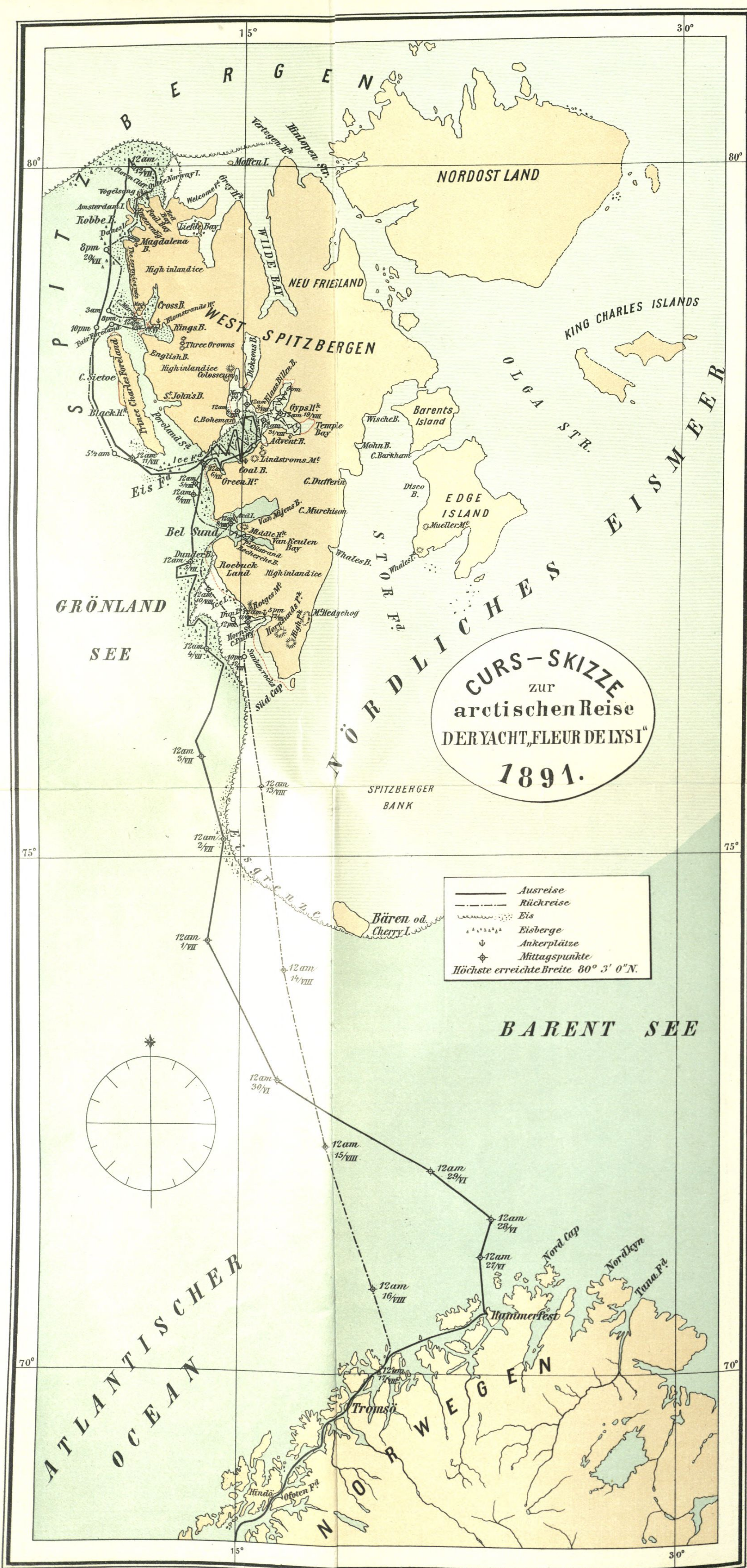
Berichtigungen:

Seite 4 Zeile 12 von oben statt Keilhan zu setzen Keilhau.

„ 7 „ 6 „ unten „ Henglin „ , Henglin.

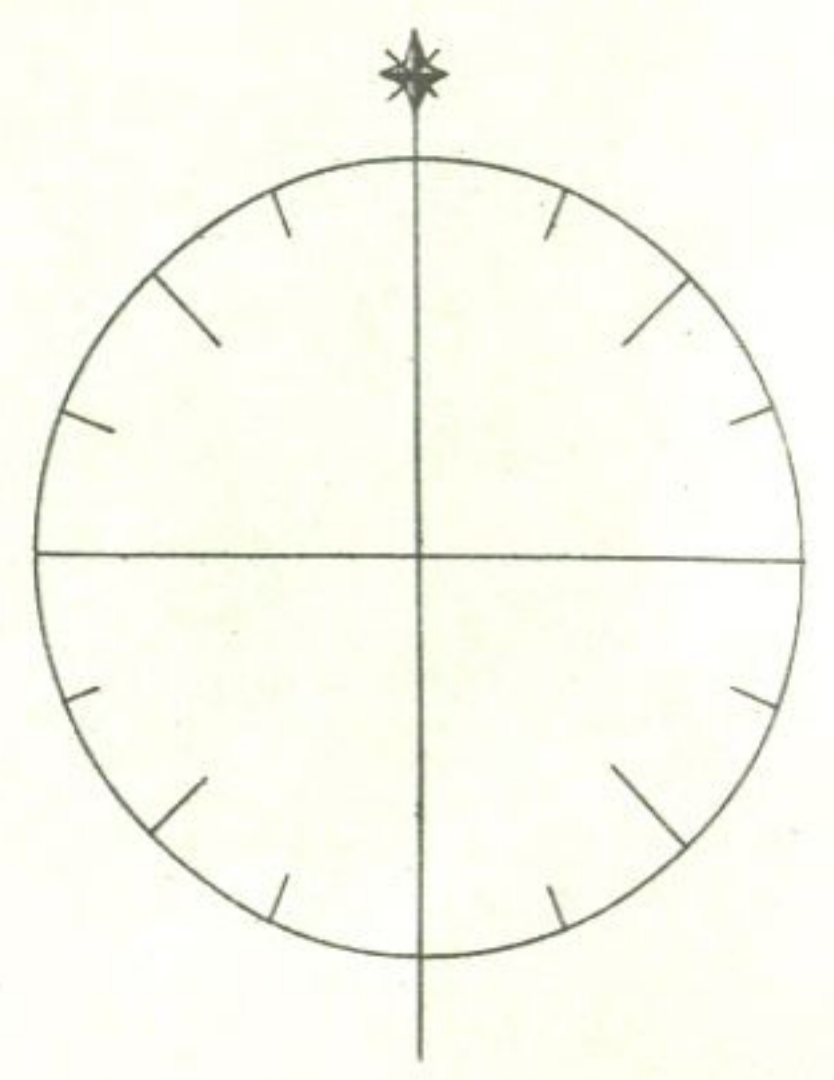
„ 8 „ 12 „ „ „ bis zum 59. Grad zu setzen bis zum 69. Grad.

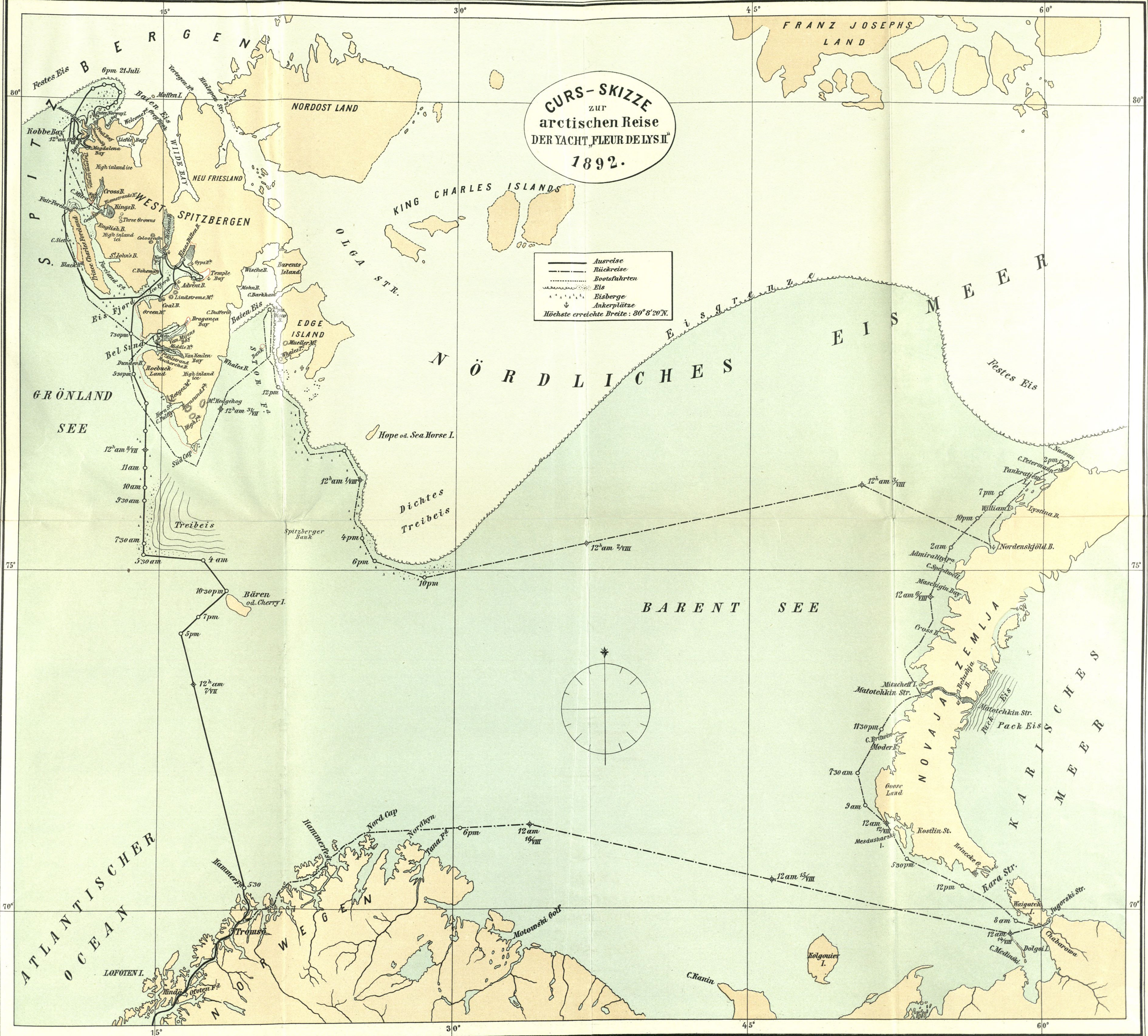




CURS-SKIZZE
ZUR
arctischen Reise
DER YACHT „FLEUR DE LYS“
1891.

- | | |
|---------------------------------------|---------------|
| — | Ausreise |
| - - - | Rückreise |
| ~~~~~ | Eis |
| ▲▲▲▲ | Eisberge |
| ⚓ | Ankerplätze |
| ⊙ | Mittagspunkte |
| Höchste erreichte Breite 80° 3' 0" N. | |





CURS-SKIZZE
zur
arctischen Reise
DER YACHT „FLEUR DE LYS II“
1892.

- Ausreise
 - - - Rückreise
 - ... Bootsfahrten
 - ... Eis
 - ... Eisberge
 - Ankerplätze
- Höchste erreichte Breite: 80° 8' 20" N.

Nautisch - meteorologisches Tagebuch

und

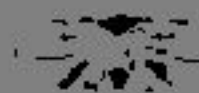
Auszüge aus dem Beschäftigungs- und Jagd-Journal

des

Jachten FLEUR DE LYS I und II.

—

Reise 1891 und Reise 1892.



Nautisch-meteorologisches Tagebuch

und

Anzüge aus dem Beschäftigungs- und Jagd-Journal der Jachten
„FLEUR DE LYS“ I u. II für beide Reisen 1891 u. 1892.

Im nachstehenden sind die meteorologischen und anderweitigen Beobachtungen, welche an Bord der Jachten *Fleur de Lys* I und II in der Zeit vom 24. Juni bis 18. August 1891 und vom 6. Juli bis 18. August 1892, u. zw. nördlich von France 6 im arktischen Gebiete vorgenommen worden, zusammengestellt. Die Beobachtungen, Ablesungen und Eintragungen erfolgten regelmäßig in Intervallen von vier Stunden. Die den Zeitangaben beigetzten Buchstaben a. m. und p. m. bezeichnen die Vormittags- und Nachmittagsstunden des betreffenden Tages. Die Windrichtungen sind nach dem Kompass ausgesetzt, also magnetisch; zur Bezeichnung der Windstärke diente die übliche zwölftheilige Beaufort'sche Scala. Die Barometer- und Thermometerangaben sind die directen Ablesungen am Instrumente. Das Barometer mit der Einteilung in englischen Zollen — Barometer I — stammte von Pascall Atkey and Son aus England, das mit II bezeichnete und mit Millimeter-Einteilung versehene Barometer wurde von Simon Waldstein in Wien geliefert. Sämmtliche Schiffsthermometer waren nach Celsius eingetheilt. Ein Barometer war im Salon, der zweite in der Deckkütte untergebracht. Die periodisch hohen Temperaturstände am Thermometer derselben erklären sich hieraus. Die Bezeichnungen R, S, N, H bedekten in Übereinstimmung mit den für das Schiffstagebuch der k. u. k. Kriegsmarine eingeführten Abkürzungen: Regen, Schnee, Nebel, Hagel; unterstrichen Stellen bezeichnen eine Verstärkung. Bei Bezeichnung des „Zustandes der See“ bedeutet „a“ ruhige See, „b“ leicht bewegte, „c“ bewegte, „d“ stark bewegte, „e“ todt und „g“ gekraute See. Die Bewölkung wird durch die Zahlen 0 bis 10 ausgedrückt, so zwar, dass 0 ganz heiteren, 10 ganz bedeckten Himmel bezeichnend. Sämmtliche Instrumente wurden vor der Abfahrt in England geprüft und im praktischen Gebrauch als fehlerfrei erkannt. Was den Text der Aufzeichnungen anbelangt, wird nach Folgendem zu bewerten: Die Buchstaben H und L bezeichnen das Mittagshorizont, nämlich die magnetische Breite und Länge, bezogen auf den Meridian von Greenwich bezogen, am Mittag der zugehörigen astronomischen Tage. Wo das Mittagshorizont von Huten angegeben ist, bezieht sich dasselbe auf die geographische Lage des Ankerplatzes. In der Doppelpunkte Thermomarie bedeutet f die Angabe der Fadenzahl, u. p. m. des beobachteten Thermometers. Letzt „Wollen“ sind die Beobachtungen zu 1892 zu verstehen. Ein Kahl ist der zehnte Theil einer Vermuthung. Als an jedem Tage beobachtet, ausführlicher, als nur in Schlagworten beschriebenen Bemerkungen schildern in allgemeinen Zügen unsere Navigation in jenen Gewässern, schildern in Kürze die wichtigsten Ereignisse und Vorfälle an Bord und geben einen Begriff von den Fortschritten, Hindernissen, Erregungszuständen und den interessantesten Wahrnehmungen der gesamten Reise, schließlich ist der Vollständigkeit halber auch die Lagerverhältnisse auf Spitzbergen, Svalbard, Zemlya und im arktischen Meer überhaupt gedacht und eine tabellarische Zusammenstellung der in beiden Jahren gewonnenen Ergebnisse beigelegt.

Tabellarische Auszüge

aus dem

Jagd-Journal beider Reisen

1891 und 1892.



Auszug aus dem Jagd-Journal.

Verzeichnis der Jagdbeute der Reise vom Jahre 1891.

Name des Jägers	Reithirte	Seehunde	Spitzbergen-Gänse	Eiderenten	Füchse	Schneehühner	Elasmöven	Bürgermeist. Möven	Lachman	Alken	Teiste	Scojes	Bräuarctisch. Gänse	Keyklee	Wo geschossen oder erlegt
Sr. kön. Hoheit Prinz Heinrich von Bourbon, Graf von Paris	—	4	—	4	—	—	11	1	—	—	—	—	—	—	In See
	7	—	1	7	—	—	1	7	1	4	—	—	1	—	Coal-Bai
	6	—	7	2	—	—	—	2	—	—	1	4	32	—	Advent-Bai
	5	2	4	11	1	—	2	6	—	1	—	1	11	2	Sassen-Bai
	—	3	11	22	—	1	4	—	3	6	4	3	7	18	North Fjord
	—	1	—	14	—	—	11	2	—	—	7	—	—	1	Norway-Inseln
	—	1	4	7	—	—	1	5	1	—	1	—	1	9	Smørensburg
	—	1	2	2	—	—	2	—	—	4	—	3	—	—	Kings- u. Cross-Bai
	2	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	Bel-Sund
	—	—	—	7	—	—	—	—	2	1	6	4	2	1	Horn-Sund
Graf Heinrich Luchesi Palli, Fürst von Campofranco	—	2	—	—	—	—	4	—	—	—	7	—	—	—	In See
	8	—	2	—	—	—	1	7	—	1	—	1	—	1	Coal-Bai
	8	1	5	7	—	—	—	11	2	—	5	—	3	—	Advent-Bai
	5	1	—	2	—	—	—	12	—	3	—	7	—	8	Sassen-Bai
	—	—	—	5	—	—	1	2	4	—	3	—	5	—	North Fjord
	—	1	—	17	—	—	7	—	3	—	2	1	—	4	Norway-Inseln
	—	—	1	5	—	—	2	—	4	1	3	3	2	5	Smørensburg
	—	1	6	2	—	—	3	5	6	7	—	1	2	4	Kings- u. Cross-Bai
	5	—	—	—	—	—	—	—	2	—	1	—	—	—	Bel-Sund
	—	—	—	—	—	—	—	2	—	4	—	6	—	1	Horn-Sund
Graf Luciano Zileri	—	1	—	5	—	—	3	7	1	4	1	2	—	—	In See
	2	—	—	4	—	—	1	14	2	—	4	6	—	—	Coal-Bai
	5	2	—	5	—	—	2	1	3	7	—	—	3	3	Advent-Bai
	6	2	1	3	—	—	—	3	—	1	2	3	—	—	Sassen-Bai
	—	—	—	5	—	2	—	4	—	2	—	1	—	4	North Fjord
	—	1	—	—	—	—	4	11	12	14	1	—	2	—	North Fjord
	—	—	—	12	—	—	1	4	—	3	1	1	—	2	Norway-Inseln
	—	—	—	7	—	—	—	2	4	—	5	—	1	—	Smørensburg
	4	1	5	—	—	—	3	3	3	2	9	1	4	1	Kings- u. Cross-Bai
	—	1	—	7	—	—	—	—	0	—	7	—	4	—	Bel-Sund
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Horn-Sund
Linien-Schiffs- Lieutenant Richard Ritter von Barry	—	2	—	4	—	—	11	4	1	2	1	2	4	3	In See
	4	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	4	—	—	Coal-Bai
	7	—	—	—	—	—	—	5	—	—	3	—	—	4	Advent-Bai
	5	—	—	11	—	—	2	—	4	1	—	2	1	—	Sassen-Bai
	—	2	1	4	—	—	4	6	1	7	2	8	—	6	North Fjord
	—	1	—	17	—	—	—	2	—	—	—	1	—	—	North Fjord
	—	—	—	5	—	—	6	—	—	—	1	—	—	2	Norway-Inseln
	—	—	—	3	—	—	1	—	1	—	—	2	—	4	Smørensburg
	1	—	—	—	—	—	1	—	2	—	1	—	3	1	Kings- u. Cross-Bai
	—	—	—	—	—	—	2	—	4	1	—	5	—	2	Bel-Sund
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Horn-Sund
Totale . . .	78	30	49	211	1	3	98	129	72	77	77	76	190	30	Gesamtbeyute von Spitzbergen

Außerdem wurden noch geschossen bei den Gänse-Inseln 48 Stück Eiderenten, u. zw. von Sr. kön. Hoheit 17, vom Grafen Luchesi 9, vom Grafen Zileri 14, von R. v. Barry 8.

Auszug aus dem Verzeichniss der erlegten Thiere

Name des Jägers	Reithiere	Seehunde	Spitzbergen-Gänse	Eiderenten	Fische	Schneeschühner	Eismöven	Bürgerrauet Möven	Lammen	Alken	Taiste	Bojjes	Grosse Gänse	Krykies	Wo geschossen oder erlegt
Ihre kön. Hohelt Frau Infantin Maria Anna von Portugal- Braganza	— 1 9 3 — — — 2 —	— — — 1 — 1 — — 1	— 2 7 — — — — — —	— — 2 10 — 3 1 — —	— — — — — — — — —	— 1 — — — — — — —	4 3 3 1 2 — 11 — 1	1 5 4 — 2 — 2 — —	2 1 3 2 — 7 3 1 —	18 — 3 1 — — 3 3 —	8 2 — 1 — 1 2 3 2	— 4 2 6 — — 4 — —	— 2 5 — — — — — —	1 7 — 2 3 — 7 — —	In See Coal-Bai Advent-Bai Sassen-Bai Gänse-Inseln North Fjord Smeerenburg Kings- u. Cross-Bai Bel-Sund Novaja Zemlja
Ihre kön. Hohelt Frau Prinzessin Adelgunde von Bourbon- Braganza, Gräfin von Bardi	— 6 10 7 — — — 4 —	— — 1 1 2 1 1 — —	— — 2 — 1 — — — —	— 1 1 3 11 2 6 7 —	— — 1 — — — — — —	— — 1 — — — — — —	2 4 — 2 — 7 11 2 3	— 1 — 3 — 4 2 4 7	3 — 2 1 5 3 — 1 —	1 2 — — 1 1 — — 1	1 — 3 4 5 — — — 4	— 8 — 1 — — 18 1 —	— — 3 — — — — 2 —	— 1 4 — 1 7 6 6 —	In See Coal-Bai Advent-Bai Sassen-Bai Gänse-Inseln North Fjord Smeerenburg Kings- u. Cross-Bai Bel-Sund Novaja Zemlja
Se. kön. Hohelt Prinz Heinrich von Bourbon, Graf von Bardi	— 3 4 4 — — — 6 —	4 — — 1 2 1 — 1 1	— — 45 — — 1 1 — —	12 — 7 — 14 7 12 2 12 3	— — — — — 1 — — — —	— — — — — 2 1 — — —	13 — 17 — 2 6 14 — 17	— 1 22 — 1 2 2 6 —	2 2 11 7 6 1 1 2	6 1 9 — 3 3 1 36	1 2 6 — 3 4 1 1	6 — — — 2 3 11 — —	— — — 1 17 34 — —	— — 17 3 — 11 34 15 1	In See Coal-Bai Advent-Bai Sassen-Bai Gänse-Inseln North Fjord Smeerenburg Kings- u. Cross-Bai Bel-Sund Novaja Zemlja
Fürtrag...	67	21	63	113	3	8	123	55	69	103	54	46	32	117	Spitzbergen und Novaja Zemlja

Jagd - Journal.

während der Reise im Jahre 1892.

Namen des Jägers	Reithiere	Seehunde	Spitzbergen-Gänse	Widerentag	Fuchs	Schneehühner	Eismöven	Bürgermeist Möven	Lanman	Adren	Feiste	Robies	Graue Gänse	Krykies	Wo geschossen oder erlegt
Fährtrag. . . .	57	21	68	113	3	6	128	56	63	108	54	46	42	117	
Fürst Franz Massimo	—	3	—	2	—	—	3	1	7	2	—	3	—	5	In See
	2	—	2	1	—	—	5	7	1	2	1	—	3	—	Coat-Bai
	3	1	1	7	—	—	3	1	3	4	1	1	2	3	Advent-Bai
	6	1	1	3	1	1	11	17	3	1	12	—	—	1	Sassen-Bai
	—	—	—	14	—	—	1	1	1	—	1	—	—	—	Gänse-Inseln
	—	3	—	1	—	1	—	1	—	2	—	2	—	2	North Fjord
	—	1	1	2	—	—	3	7	6	2	3	5	—	1	Smeerenburg
	—	—	1	4	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	Kings- u. Cross-Bai
	1	1	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	11	Bel-Sund
	—	—	—	3	—	—	12	—	—	3	—	—	—	—	Novaja Zemlja
Graf Robert Zilari	—	1	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	In See
	1	1	2	3	—	—	5	11	—	2	7	—	3	4	Coat-Bai
	7	1	11	—	—	—	2	1	3	1	4	—	1	6	Advent-Bai
	5	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Sassen-Bai
	—	—	—	—	1	—	21	9	1	7	6	3	3	11	Gänse-Inseln
	—	1	1	7	—	1	—	—	5	—	—	11	—	1	North Fjord
	—	2	—	3	—	—	1	—	1	—	2	—	1	—	Smeerenburg
	—	1	—	11	—	—	2	3	1	1	4	1	3	—	Kings- u. Cross-Bai
	6	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	Bel-Sund
	—	1	—	11	—	—	7	—	1	—	1	—	1	—	Novaja Zemlja
Linienschiffs- Lieutenant Ritter von Barry	—	2	—	7	—	—	2	1	2	—	—	1	—	5	In See
	5	—	1	2	—	—	1	11	—	—	1	—	7	—	Coat-Bai
	3	1	—	3	—	—	—	—	9	1	—	4	—	1	Advent-Bai
	6	2	4	—	1	—	—	3	1	—	1	—	1	—	Sassen-Bai
	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Gänse-Inseln
	—	1	—	—	—	—	17	2	—	13	—	8	—	2	North Fjord
	—	—	1	7	—	—	1	—	1	—	1	—	—	2	Smeerenburg
	—	1	1	—	—	—	2	1	2	3	2	—	2	—	Kings- u. Cross-Bai
	2	—	—	—	—	—	—	2	—	2	—	1	—	—	Bel-Sund
	—	—	—	4	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	Novaja Zemlja
Totale. . .	114	46	91	238	6	3	228	149	112	149	108	87	88	172	Spitzbergen und Novaja Zemlja

Nautisch-meteorologisches Tagebuch

und

Auszüge aus dem Beschäftigungs- und Jagd-Journal

der

Jacht FLEUR DE LYS I.

Reise 1891.

— • —

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer		Therm. am Barometer	Thermomet.		Wasser- temp.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II		trocken	nass					
Astron. Tag vom Mittwoch den 24. auf Donnerstag den 25. Juni 1891.												
Vor Anker: Tromsø.						In den Fjorden Tromsø.						
Therm. Max.: 18·2. Min.: 7·0. Missw.: 5° W. Mittagbest. B. 70° 26·2' N. L. 21° 182' O.												
4	O	2—3	30·27	768·8	19·2	13·0	14·4	5·0	r	—	9	regnerisch
8	O	2—3	30·17	768·4	12·4	12·4	12·4	6·0	r	—	2—7	bewölkt
12	O	4—6	30·06	764·1	10·9	8·7	8·0	6·0	h	—	6—6	bewölkt
4	O	4—7	30·02	762·6	10·1	8·0	8·3	4·7	h	—	5—6	drohend in W
8	SW	6—7	29·92	760·0	10·0	7·6	7·0	4·7	h	—	9	zun. Bewölk
12	WNW	7	29·88	759·1	9·8	7·2	7·0	4·8	h	$\frac{1}{2}$ R	9—10	umgezogen

Schiff seelbar gemacht; nach Erhalt der letzten Post, 10 $\frac{1}{2}$ p. m., unter Segel gesetzt. Bei böigen SW-Blisen aus dem Tromsø-Sund, Grof-Fjord und Ulf-Fjord in den Fuglø-Sund gesegelt. Östlich von Giesboen schwere W-See mit böigem, steifem WNW-Wind angetroffen, 10 $\frac{1}{2}$ a. m. nach Hammerfest abgefallen.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer		Therm. am Barometer	Thermomet.		Wasser- temp.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II		trocken	nass					
Astron. Tag vom Donnerstag den 25. auf Freitag den 26. Juni 1891.												
Vor Anker: Hammerfest.						In See: Søre-Sund.						
Therm. Max.: 7·1. Min.: 6·0. Missw.: 5° W. Mittagsbesteck: B. — L. —												
4	W	2—3	29·81	767·8	9·6	6·9	6·0	4·6	h	—	10	zunehmende stratus-Wolken
8	NW	4—7	29·83	767·6	8·9	6·7	6·6	4·6	h	$\frac{2}{3}$ R	8—10	zunehmende Bewölkung
12	NW	8—6	29·82	767·5	9·1	6·8	6·4	4·6	h	$\frac{1}{2}$ R	8—10	sehr drohend in NW
4	Calm	—	29·81	767·2	9·9	6·9	6·9	4·6	r	$\frac{1}{2}$ R	4—7	drohend in NW
8	Calm	—	29·80	767·0	10·1	6·1	6·1	4·6	r	$\frac{1}{2}$ R	4—6	aufsteigend
12	O	1	29·80	767·0	11·2	7·0	6·1	4·6	r	$\frac{1}{2}$ R	8—0	cirrus-Wolk.

Durch den Søre-Sund gegen Hammerfest. 6^h p. m. in Hammerfest geankert. Viele Walfische während dieser Fahrt in der Nähe des Schiffes. — Eine geringe nordöstlich setzende Strömung wahrgenommen. In der Nacht baut der Wind ganz ab. Pakelage-Arbeiten. Versorgung des Krähenestes.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer		Therm. am Barometer	Thermomet		Wasser- temper	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II		trocken	nass					
Astron. Tag vom Freitag den 26. auf Samstag den 27. Juni 1891.												
Vor Anker: Hammerfest In See: In den Fjorden von Hammerfest.												
Therm. Max 10·8, Min.: 4·5, Missw.: 5° W. Mittagsbest.: B. 70° 49' 3" N, L. 23° 39' 5" O.												
4	O	1—2	29·68	754·0	12·6	10·7	9·8	4·9	r	—	4—6	cirrus cumu- lus-Wolken
8	SO	2	29·51	750·0	10·0	7·6	5·6	3·0	r	1 R	8—10	mistig
12	Östlich	1—2	28·40	748·0	9·5	7·4	7·3	4·0	r	1 R	8—10	Wolkenbänke in der
4	Calm	—	28·47	748·6	8·9	6·7	6·2	4·9	r	3 R	10	mistig
8	Calm	—	28·63	752·6	7·0	4·9	4·6	4·9	r	1 N 4 R	10	mistig
12	NO	4—6	29·77	756·0	7·3	6·9	6·2	4·5	1/2 b	1 1/2 R	3—8	sehr bewölkt

Barometer bis auf 748·5 gefallen. Sehr drohend bei ganz unzugewenem Firmament. Des Morgens windstill. 10^h u. m. wieder unter Segel gesetzt. Stange halb gestrichen und versenkt.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer		Therm. am Barometer	Thermomet.		Wasser- temper.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im Allge- meinen
			I	II		trocken	nass					
Astron. Tag vom Samstag den 27. auf Sonntag den 28. Juni 1891												
Vor Anker: —						In See: Arktisches Meer.						
Therm. Max.: 5·8, Min.: 2·4, Missw.: 5° W. Mittagsbest.: B. 71° 47' 2" N. L. 22° 2' 5" O.												
4	ONO	4—7	29·88	759·0	6·0	5·0	6·6	5·0	5 b	1 R	10	in W mistig
8	ONO	4—6	29·92	760·0	10·0	3·6	4·5	4·7	5 b	—	10	in O klärend
12	NO	2—3	29·96	761·0	5·0	4·6	6·6	4·6	5 b	1 H 1 Sch	10	trübe
4	N	5	29·92	760·0	5·5	2·6	4·6	4·0	6 b	—	6—7	Schneehaut
8	NW	7	29·89	759·0	7·0	3·5	4·6	4·0	5 b	1 Sch	5—10	Schneegestöh.
12	NW	6—7	29·85	758·1	6·1	4·1	5·1	4·1	5 b	2 Sch	5—10	ganz unzugew.

10^h p. m. die offene See erreicht und NW-Cours eingeschlagen. Wind hübenartig und sehr frisch. Sturmgroßsegel gesetzt und dicht an den Wind gelockt. Die Küste von Flomarken ist in Sicht. Zunehmender Seegang, schwere Rollbewegungen bis zu 35°. Mehrere große Schiffe, wahrscheinlich Walfischfänger, passiert. Wind springt nach NW um und frische. Die Jacht macht schwere Bewegungen in der Kreuzsee; zeitweise wird Wasser übergenommen. 10^h u. m. gelegentlich eines Halsens bricht eine schwere Sturzsee das Bugspriet. Vor den Wind abgefallen und Reparaturen am Bugspriet sofort vorgenommen.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer			Thermomet.		Wasser- temper.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II	Therm. am Barometer	trocken	nass					
Astron. Tag vom Sonntag den 28. auf Montag den 29. Juni 1891												
Vor Anker: —						In See: Arktisches Meer.						
Therm. Max. 2·9. Min. 1·9. Missw.: 6° W. Mittagsbest.: B. 72° 28·4' N. L. 19° 53·5' O.												
4	NNW	6—7	29·81	757·1	10·1	3	3·8	4·9	b	8Sch	10	sehr mistig
8	N	5—6	29·77	756·1	9·2	5	3	5·0	b	18Sch	9-10	drohend im 1. Quad.
12	N	5	29·77	756·1	7·1	2·5	2	4·2	b	$\frac{1}{2}$ Sch 2 R	10	Schneestift
4	NNW	5	29·76	756·0	6·1	1·3	2·1	3·5	b	18Sch	10	mistig
8	NNW	6	29·70	754·5	6·0	2·5	3·1	3·9	b	28Sch	9-10	dichte Bew.
12	N	4	29·69	754·1	9·0	3·0	3·5	4·0	b	$\frac{1}{2}$ H $\frac{1}{2}$ Sch	8—9	Wolken hängen sehr tief

Nach Beendigung der Arbeiten am Hargspriet an den Wind gelockt und gegen NW aufgetrieben. Schnee- und Hagelfall. Mehrere Walische gesichtet. Starke Stromversetzung nach NW. Die Sonde ist den ganzen Tag fast unsichtbar. Die Wolken hängen auffallend tief. Viele Möven begleiten mit großem Gekreische die Jacht — mehrere derselben erlegt. Kispicken, Eishacken und Nebel bergerichtet.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer			Thermomet.		Wasser- temper.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II	Therm. am Barometer	trocken	nass					
Astron. Tag vom Montag den 29. auf Dienstag den 30. Juni 1891												
Vor Anker: —						In See: Arktisches Meer						
Therm. Max.: 4·1. Min.: 1·9. Missw.: 9° W. Mittagsbest.: B 78° 9' N. L. 17° 36·2' O.												
4	N	4	29·62	752·3	7·6	2·5	1·5	4	b	—	10	Regenwolken
8	N	4	29·60	752·0	7·6	2·5	1·5	4	b	—	10	drohend
12	NNO	4	29·60	752·0	6·6	2·0	1·6	4	b	28Sch	10	Schneegestöb.
4	NNO	4	29·60	752·0	6·0	2·7	2·0	4	b	—	8-10	Schneegestöb.
8	NNO	4	29·60	752·0	6·6	2·5	2·0	4	b	—	8	etwas klärend
12	NO	4	29·65	753·1	6·9	4·1	3·0	4	b	$\frac{1}{2}$ Sch	6—8	zeitw. leichter Schneefall

Von 9—11^h p. m. und 10—10 $\frac{1}{2}$ ^h a. m. heftiges Schneegestöber. Empfindliche Kälte. Abnehmender Seegang. Mehrere Walische gesichtet, die von diesen Thieren aufgeworfenen Wasserschalen sieht man auf viele Meilen Entfernung. Sturmgroßsegel gestrichen und durch das gewöhnliche Großsegel ersetzt. Die astronomische Breite ergibt wieder eine starke Stromversetzung nach NNW.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer			Thermomet.		Wasser- temper.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II	Therm. am Barometer	trocken	nass					
Astron. Tag vom Dienstag den 30. Juni auf Mittwoch den 1. Juli 1891												
Vor Anker: —						In See: Arktischer Meer.						
Therm. Max.: 4° 2. Min.: 0° 2. Missw.: 10° W Mittagsbest.: B. 74° 18' 9" N. L. 13° 25' 6" O.												
4	NO	3—4	29.72	755.0	8.0	4.0	2.6	3.9	mb	—	6—7	zunehmender Seegang
8	NO	4	29.78	756.6	7.1	1.0	0.5	3.6	mb	—	7—8	Zunehmende Bewölkung
12	NNO	3—4	29.84	757.6	3.2	0.0	0.5	1.2	mb	1 Sch	10	zeitw. Schneef.
4	NNO	4	29.84	758.1	4.5	3.2	1.5	3.4	mb	—	9—10	Nebelwetter
8	N	4	29.86	758.2	6.1	4.0	3.5	3.2	b	—	9—10	Nebelwetter
12	NNW	6—7	29.90	759.2	9.1	3.2	2.9	4.0	sd	18 Sch	9	mistig

Die Temperatur sinkt im Laufe der Nacht unter Null. Eisbildung auf Deck und in der Takelage. Seewasser sehr klar und rein, dunkelblaue Färbung. Der Eismeister behauptet, in N sei Eishaft und Eis vorhanden, was sich jedoch bei fortgesetzter Fahrt als nicht richtig herausstellt. Unzählige graue Mören mit stark gebogenen Schnäbeln umkreisen und verfolgen ständig die Jacht. Langsam Weg nach NW gemacht; gegen Morgen frischer Wind und hoher Seegang; nachts behaglich. Das Mittagsbesteck ergibt eine Generaldistanz von 70 Meilen und eine Stromversetzung von 10 Meilen in 24 Stunden (NNW).

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer			Thermomet.		Wasser- temper.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II	Therm. am Barometer	trocken	nass					
Astron. Tag vom Mittwoch den 1. auf Donnerstag den 2. Juli 1891												
Vor Anker. —						In See: Arktisches Meer.						
Therm. Max.: 5° 2. Min.: 1° 8. Missw.: 12" W Mittagsbest.: B. 75° 11' 3" N. L. 14° 2' O.												
4	NNW	6—7	29.90	759.4	9.8	3.8	3.0	2.2	sb	—	8—9	mistig
8	NNW	6—7	29.89	759.1	10.4	3.8	2.1	2.0	sb	—	8	trübe
12	NNW	3—4	29.82	759.0	7.5	2.0	1.8	2.5	b	—	9—10	etw. heftiger
4	NNW	4	29.92	760.0	6.5	2.0	1.5	2.0	b	—	8	leichter Nebel
8	NNW	2—3	29.92	760.0	6.5	3.6	3.0	1.1	mb	1 E	6—8	zunehmender Nebel
12	W	3—4	29.93	760.3	8.5	4.9	3.5	0.8	lb	—	8—9	lichter Nebel

Nachmittags 4½ Uhr große, wolken oben schwachlich, unten flüchtige, gefächte, etwa 1 km lange, dicke Nebelhaut beobachtet bei sonst ziemlich klarem Himmel und Annäherung. Dieser Nebelhaut verschwindet gegen Abend und macht einer gleichmäßigen, dünnen Bewölkung Platz. Anfänglich leichter, später dichter Nebel setzt im Laufe der Nacht von allen Seiten ein. Mit Backbordhalben bei durchwegs NNWlichen Winden bedeutenden Weg nach NO und N gemacht. Zu Mittag auf der Höhe der Bären-Insel. Mittagspunkt 60 Meilen W vom Alaskan Eiland. Die Temperatur des Seewassers nimmt langsam, aber stetig ab. Der Nebel nimmt jede Aussicht nach O und schwindet allmählich jede Hoffnung, Bären-Insel zu stellen.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer			Thermomet.		Wasser- temper.	Zustand der See	Nieder- schlag	Gewöl- kung	Witterungs- verhältnisse (im allge- meinen)
			I	II	Therm. am Barometer	trocken	nass					
Astron. Tag vom Donnerstag den 2. auf Freitag den 3. Juli 1891.												
Vor Anker: —						In See: Arktisches Meer.						
Therm. Max.: 6° 1. Min.: 0° 2. Misaw.: 12° 50' W. Mittagsbest.: B. 76° 53' 6" N, L. 13° 48' 3" O.												
4	NWN	3	29.96	761.2	5.5	3.0	2.7	1.2	lb	—	10	dichter Nebel
8	NWN	3	29.94	760.5	5.0	1.7	1.0	0.5	lb	—	10	ganz umzogen
12	NW	2	29.91	760.1	3.5	—	0.4	0.3	lb	—	10	Nebel
4	NW	2—3	29.93	760.5	5.0	1.5	0.3	0.1	lb	—	10	trübe
8	NW	2—3	29.94	760.1	8.0	4.5	2.5	0.5	lb	—	8—9	mistig
12	WNW	3	29.96	761.0	10.3	6.0	5.0	1.0	lb	—	8-10	Nebel lichter sieh langsam

Um 10^h p. m. gelangt das erste Eis in Sicht. Des ziemlich dichten Nebels wegen konnten anfänglich nur gegen zwanzig Stück treibender Eisschollen von der Größe kleiner Boote ausgenommen werden. Einige Minuten später lichtet sich der Nebel um ein geringes in NO und O, und eine zusammenhängende Masse schweren Packeises wird in nicht allzu großer Entfernung vom Schiffe (1—2 Meilen) sichtbar. Der Nebel und die trübe Atmosphäre lassen diese Treibeismassen viel größer erscheinen, als sie wirklich waren. Das Eis sah auf den ersten Blick, durch optische Täuschungen begünstigt, so aus, als ob wir hohes Gebirgsland mit aneinander gereihten Gletschern vor uns hätten. Gleich nach Sichtung des Eises, welches in unserer Course Richtung lag, gestage und Gegenwind und westlichen Course genommen. Die Wassertemperatur sank in der Nähe des Eises auf 0° 2". Allmählich die Eiskante außer Sicht bekommen und mit dem Fortschritt der Fahrt nach W wieder freieres Wasser gefunden. Im Laufe der Tages- und der Nacht mehrmals gewendet und bei Packboordhaken immer nach kurzer Zeit auf die Eiskante gestoßen, woraus sich ergibt, dass selbe ziemlich in OW-Richtung verläuft. Das Packeis ist 5—10 m hoch, bildet nach N und O eine unzahlbare Fläche und spielt in den herrlichsten Farben. Um 20^h nachts ganz nahe an die Eiskante, die der Richtung des Nebels wegen jetzt sehr markiert und deutlich sichtbar ist, herangesegelt. Die Eisschollen und -Blöcke sind mit einer fast decimeterhohen, blendend weißen Schneedecke belegt, auf welcher unzählige Eis- und Schneemöven wahrzunehmen sind. Mehrere dieser Vögel erlegt und an Bord gebracht. 4—6 Meilen von der Eiskante ist die Wassertemperatur 2—2° 5". Mehrere Lothungen mit Thompson-Loth vorgenommen. Grundproben ergaben meist Sand und kleine Steine. Obwohl die Lufttemperatur nur kurze Zeit unter Null sank, trat doch am Laufe der Nacht starke Eisbildung in der Takelage ein; es bildeten sich am stehenden und laufenden Gut hundert und aber hundert kleine Eiszapfen, die beim Stagen und Manövrieren mit den Segeln mit prasselndem Geräusch auf Deck fallen. Eisige Kälte, der Empfindung nach weit schärfer, als man nach dem Thermometer vermuthen sollte. Mittags bei gänzlichem Lichten des Nebels trotz verhältnismäßig geringer Ortsveränderung kein Eis mehr in Sicht. Stark ausgesprochener Eisblink im O lässt jedoch die Nähe zusammengespicherter Eismassen annehmen.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer			Thermomet.		Wasser- temp.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II	Therm am Barometer	trocken	nass					
Astron. Tag vom Freitag den 3. auf Samstag den 4. Juli 1891												
Vor Anker: —						In See: Arktisches Meer.						
Therm. Max: 7.6. Min: 1.1. Miasw.: 14.9° W. Mittagsbest.: B. 76° 46.6' N. L. 18° 41.8' O.												
4	WNW	2	29.96	761.0	6.6	5.6	4.5	1.0	lb	—	8	etwas mistig
8	WNW	2—3	29.93	760.2	9.0	7.1	6.2	1.5	lb	—	4—5	aufheiternd
12	NW	3	29.92	760.1	0.9	2.6	2.0	1.5	lb	—	6—7	in SW u. W Nebel
4	NW	3	29.92	760.0	5.5	1.5	1.1	1.1	lb	—	8—10	leichter Nebel
8	NW	2	29.88	759.8	7.1	2.0	1.6	1.0	lb	—	10	zunehmende Bewölkung
12	NW	3	29.86	758.2	6.2	2.7	2.0	1.2	lb	—	10	Nebel in W

In nördlichen Coursen bei größtentheils nordwestlichen Brisen und wenig See langsam Weg gemacht. Die Eiskante scheint von Länge 18° 30' O. an nordwärts zu ziehen. In O. starken Eishink, zeitweise vom Krähenneest aus die Eiskante direct ge-
sichtet. Mehrere große Eisblöcke von Würfelform nahe passiert. Unzählige Polavögel,
wie Alken, Tauchs, Lauerer und graue Möven verweilen in der Nähe der Lache. Die
Lufttemperatur nimmt etwas zu. Nordwestlich aufsteigende Nebelhäute, in S. und O.
klärend. Krähenneestwache ständig etabliert. Um 4^h a. m. auf der Höhe der Süd-
spitze von Spitzbergen angelangt. Kein Land noch in Sicht. Die Eiskante ver-
läuft N-S und liegen derselben auf 2—3 Meilen Entfernung viele größere und
kleinere Eisschollen vor. Zu Mittag auf der Höhe des Horn-Sundes. Mittags-
lothung ergibt bis 79 Faden Ausstich, Lehmgrund. Viel Vogelwühl verkündet die
Nähe des Landes. Vom Krähenneest werden zu Mittag in N. zahlreiche Eisberge von
großen Dimensionen gesichtet. Barometer constant, alle Segel baryesetzt.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer			Thermomet.		Wasser- temp.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II	Therm. am Barometer	trocken	nass					
Astron. Tag vom Samstag den 4. auf Sonntag den 5. Juli 1891												
Vor Anker: —						In See: Arktisches Meer.						
Therm. Max. 11.8. Min. 1.8. Miasw.: 17.5. Mittagsbest.: B. 77° 26.9' N. L. 18° 15.8' O.												
4	NW	2—3	29.82	767.5	6.8	3.6	0.0	1.0	r	—	10	etwas mistig
8	NW	1—2	29.84	758.1	7.0	3.0	2.6	1.1	r	—	10	Nebel in W
12	NW	2—3	29.80	768.1	0.0	2.1	1.0	0.4	lb	—	7—8	leichter Nebel
4	NNW	2	29.85	769.0	6.6	2.0	1.0	0.2	lb	—	10	ganz unregen
8	NNW	2	29.88	760.1	0.6	3.1	2.0	1.8	r	—	6—7	aufheiternd
12	N	1	29.80	760.1	11.8	11.0	8.1	1.7	r	—	6—8	Sonnenschein

klarendes, aufhellendes Wetter mit leichtem NW-Brise. Nebelhäute im Westen.
Um 9^h p. m. wieder in der Nähe der Eiskante. Nördlicher Cours beibehalten und längs
der Eise geradelt. Am 10^h geradelt die Jacht in eine große Eishaut, das Eis wird
von vorne über Ranken bis auf acht Schritte hinweg geschoben, so dass die Fahrt
in dieser Richtung eingestellt und ein Umgelungsmannöver dieser Partie vorgenommen
werden konnte. 16 Meilen vorwärts gesteuert und darauf nördliche Course wieder

aufgenommen. Viele Eisberge passiert, einige darunter von den wunderlichsten Formen und Gestalten. Die Brandung des Wassers am Eis ist weithin vernehmbar und genügt, um bei Nebelwetter frei vom Eis zu manövrirern. Um Mitternacht erstes Land in Sicht; es sind dies die Höhenzüge zwischen dem Horn-Sund und dem Bel-Sund. Eine große schwarze Masse, welche zwei Stunden vor Mitternacht vorne gestohlet und für eine kleine Insel gehalten wurde, entpuppt sich bei weiterer Annäherung als ein Eisberg von kolossalen Dimensionen und braunschwarzer Färbung; derselbe ist schätzungsmäßig 200—300 m im Umfang und über 30 m hoch. Vormittags Brise spielend und lullend. Viele Seehunde tauchen in der Nähe der Jaht auf. Zu Mittag die Einfahrt in den Bel-Sund gesichtet. Die Eiskante tritt hier gegen Land zu zurück, von S über W bis NW gänzlich freies Wasser, in den anderen Richtungen häufig größere und kleinere Eismengen in Sicht. See ruhig; heller, prachtvoller Sonnenschein mit 10° Wärme zu Mittag.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer		Therm. am Barometer	Thermomet.		Wasser- temper.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II		trocken	nass					
Astron. Tag vom Sonntag den 5. auf Montag den 6. Juli 1891												
Vor Anker:						In See: Arktisches Meer.						
Therm. Max: 9.6 Min.: 1.2 Missw.: 18° W. Mittagsbest.: S 78° 4.2' N, L 13° 37.6' O.												
4	WNW	1	29.92	760.1	6.0	4.5	3.0	2.1	1b	—	7—8	etwas mistig
6	W	1	29.92	760.0	6.0	1.6	1.1	2.0	1b	—	6—8	Nebelb. in W
12	SW	1	29.92	760.0	4.0	1.6	1.0	1.8	1b	—	5—6	leichter Nebel
4	SW	1	29.92	760.0	6.0	1.6	1.0	1.4	2a W 1b	—	5—6	Eisblins
8	SW	1—2	29.92	760.0	5.0	1.6	0.8	1.1	1a W 1b	—	2—10	drohend in W
12	S	1—2	29.92	760.0	7.0	2.6	2.0	2.0	1a W 1b	—	10	vagu. umzg.

Mit veränderlicher leichter Brise und bei schönem Wetter 38 Meilen im Generalcours N $\frac{1}{4}$ O zurückgelegt. Küstenstrich von Südspitzbergen bis N-NW vom Bel-Sund in Sicht. Nur die hohen, gänzlich vereisten Spitzen des Landes können ausgenommen werden. Zahlreichen Eisbergen begegnet.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer		Thermom. am Barometer	Thermomet.		Wasser- temper.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II		trocken	nass					
Astron. Tag von Montag den 6. auf Dienstag den 7. Juli 1891.												
Vor Anker: Green Harbour, Eisfjord.						In See: Westküste von Spitzbergen.						
Therm. Max.: 18.6 Min.: 6.9. Missw.: 14° 6' W Mittagsbest.: B. 78° 4' N, L. 14° 15' O.												
4	SW	1—2	29.93	760.0	7.2	14.6	12.9	2.6	r	—	5—6	theilw. bew.
8	SW	1—1	29.93	760.0	7.6	18.4	14.9	2.6	r	—	4—6	aufheiternd schöner Mit-
12	S	—	29.93	760.0	10.0	9.6	6.8	2.8	r	—	4—6	ternachts- Sonnenschein
4	SW	0—1	29.93	750.0	11.0	9.2	6.9	3.7	r	—	3—4	heiter
8	SW	1	29.93	760.0	12.0	9.6	6.7	2.8	r	—	4—5	klare, durch- sichtige Luft
12	N	0—1	29.96	761.0	9.5	8.4	7.1	3.0	r	—	1—5	heiter

Mehrere Lothungen vorgenommen. Die Tiefen entsprechen nicht immer den aus der Karte entnommenen. Die Zahl der treibenden Eisberge nimmt zu, je weiter wir nach N kommen. Die Strömung setzt hier NNWwärts mit sehr geringer Geschwindigkeit. Cours auf den Eisfjord genommen. Nachmittags in die breite Mündung desselben eingesegelt und vielem Baieneis begegnet. Südwestliche, wenigleich schwache Brisen begünstigen die Fahrt in den Eisfjord. Die Einfahrt in den Green Harbour gestaltet sich recht schwierig; viele kleinere Eisberge und Treibeismassen stehen sich vor dessen Einfahrt. Die Strömung setzt im Green Harbour am östlichen Ufer seawärts, am westlichen buchtwärts, weshalb man sich beim Einlaufen in der Nähe der Westspitze des Hafens halten muss, und umgekehrt, 20 Lothungen mit Thompson-Loth beim Einlaufen vorgenommen und Boote zur Untersuchung des Wassers unter der Kluse vorausgeschickt. Um 3½ p. m. 300 m vom Lande in 55 Faden Tiefe Schlammgrund geankert. Das Wasser ist bis dicht unter Land tief, was man nach der Färbung desselben nahe den Ufern nicht voraussetzen würde. Schöne, heitere Nacht mit prachtvoller Mitternachtssonne. Interessante Luftspiegelungen beobachtet.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer		Therm. am Barometer	Thermomet.		Wasser- temper.	Zustand des See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II		trocken	nass					
Astron. Tag vom Dienstag den 7. auf Mittwoch den 8. Juli 1891												
Vor Anker: Green Harbour.						In See: Eisfjord.						
Therm. Max.: 9.8 Min.: 1.6. Missw.: 14.9° W. Mittagsbest.: B. 73° 12' N. L. 15° 20' 5" O.												
4	Calm	—	29.97	761.1	14	9.5	7.0	2.2	r	—	5	heiter
8	Calm	—	29.97	761.1	9.4	6.8	6.4	3.2	r	—	4—5	heiter
12	SW	1.0	29.97	761.1	7.5	4.8	3.0	3.1	r	—	16—8	umziehend
4	S	0.4	29.96	760.5	8.0	5.0	4.0	3.0	r	—	10	zunehmende Bewölkung
8	Südlich	1.0	29.96	760.6	9.5	9.5	4.2	3.0	r	½	10	ganz umzogen
12	WSW	3—5	20.96	761.0	8.1	6.1	4.3	1.9	W	½	8—10	mistig regn. Schneehalt

Aufbauarbeiten am Lande und zu Wasser. Besteigung der umliegenden Höhen-
züge. Erfolgreiche Jagd auf Seehunde und Vogelwild. Heiteres Wetter, durchsichtige,
reine, klare Luft mit schöner Fernsicht. Der innere Theil des Hafens ist, wie mehrere
Boots-fahrten ergaben, noch fest zugefroren. Zwei Boote lothten im Hafen.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer			Thermomet.		Wasser- temper.	Zustand des See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II	Therm. am Barometer	trocken	nass					
Astron. Tag vom Mittwoch den 8. auf Donnerstag den 9. Juli 1891.												
Vor Anker: Coal-Bai.						In See: Eisfjord						
Therm. Max: 6.6. Min: 2.9. Missw.: 14.9° W. Mittagsbest.: B. 78° 7' N, L. 15° 0' O.												
4	SW	3—5	20.04	760.5	4.5	4.7	3.6	1.8	r	—	10	regnerisch
8	SW	1—3	29.92	769.7	4.6	4.2	3.3	1.9	r	—	8—8	trübe
12	SW	0.1	29.92	769.0	7.4	3.2	2.8	1.7	r	—	8—8	umzogen
4	Calm	—	29.92	760.0	8.1	3.3	2.4	1.6	r	—	6—8	mistig
8	Calm	—	29.92	760.0	8.0	3.9	3.3	1.7	r	—	8—7	mistig
12	Calm	—	29.92	760.5	9.8	6.7	6.3	1.7	r	—	4—5	aufheiternd

Ankerplatz vom Green Harbour in die Coal-Bai verlegt und bei dieser Gelegenheit einen Vorstoß bis zur Advent-Bai gemacht. Die Sassen-Bai, Klaus-Billen-Bai und der North Fjord sind noch gänzlich vereist. Nach Ankunft in der Coal-Bai Aufnahmearbeiten sofort begonnen; auch hier ist der innerste Theil der Bucht noch von Baienais besetzt. Erfolgreiche Renibierjagd am Lande. Se. kön. Hoheit unternimmt mehrere Barghasteigungen. Höhenbestimmung aller umliegenden Hügelketten. Ein Theil des Baienais der Bucht löst sich vom Strande und treibt Nordwärts, wobei die Jacht hart bedrängend. Das Wetter wird regnerisch und trübe. Bootarbeiten und Takelage-Instandsetzung. Enthauten der geschossenen Renibiere und Präparierung der erlegten Vogelwildes. Des Morgens übermüde peinliche Eiszeresungen infolge heran-treibenden Baienais. Im Eastfjord grosse Partien Eiskeu-eis bemerkbar, die mit der Gezeitenströmung auf- und abtreiben.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer		Thermomet.		Wasser- temper.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen	
			I	II	Therm am Barometer	trocken						nass
Astron. Tag vom Donnerstag den 9. auf Freitag den 10. Juli 1891												
Vor Anker: Coal-Bai.						In See. --						
Therm. Max.: 7·8, Min.: 2·3, Missw.: 11·00 W. Mittagsbest.: B. 78° 7' N, L. 15° 0' O.												
1	Calm	—	29·30	759·2	10·8	7·1	5·9	1·4	7	—	4—6	2 Stunden dichter Nebel
6	Calm	—	29·59	759·0	9·5	6·2	5·9	1·5	7	—	6—7	mistig
12	Calm	—	29·88	759·3	6·3	3·2	2·9	1·4	7	—	4—5	aufheiternd
4	Calm	—	29·98	759·0	5·5	4·9	3·9	1·9	7	—	6—8	in NW ganz klar
8	Calm	—	29·88	758·7	8·2	2·5	2·0	2·0	7	—	8	zunehmende Bewölz i SW
12	Calm	—	29·87	758·7	8·2	3·4	2·9	2·0	4	—	6—7	theilweise umzogen

Theils heiteres, theils mistiges Wetter. Aufnahmearbeiten fortgesetzt. Jagd-
züge am Land. Nees Eisbedrängungen. Windstille.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer			Thermomet.		Wasser- temper.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II	Therm. am Barometer	trocken	nass					
Astron. Tag vom Freitag den 10. auf Samstag den 11. Juli 1891.												
Vor Anker. Coal-Bai.						In See. Westküste von Spitzbergen.						
Therm. Max.: 8·7 Min.: 2·0. Missw.: 19° W. Mittagsbest.: B. 78° 8' 2" N, L. 11° 12' O.												
1	W	1—2	29·89	759·1	6·8	5·1	1·2	1·9	7	—	6—7	Klar in W mistig in O
8	W	4	29·92	760·0	6·3	4·9	3·0	1·8	1b	—	6—8	mistig
12	NW	1—2	29·92	760·0	4·5	3·5	2·6	1·9	1b	—	8—9	umzogen
4	NW	3—4 0—1	29·93	760·0	7·1	3·4	2·6	2·2	1b	—	9—10	düster
8	OSO	1—2	29·94	760·4	8—9	5·1	3·0	2·9	1b	—	6—8	in S klarend
12	SW	2·3	29·95	760·3	10·0	6·2	5·7	3·4	1b	—	5—8	Haut-Wolk.

Kurz nach Mittag Anker auf- und abgeseht und beim Einsetzen leichter Westbrise die Coal-Bai verlassen. Im Disfjord ist diesmal wenig Eis zu sehen, der größte Theil des Baleneises muss schon seewärts getrieben sein. Cours gegen die Südspitze von Prince Charles Foreland und nach Doublirung desselben nordwärts längs dieser Insel genommen. Wenig Eis behindert diese Fahrt. Goshaw's Rock besteht nicht; Fehler auf der Karte. Nachts über bei südlichen Brisen mit allen Segeln vor dem Winde gelaufen. Unfreundliches, düsteres Wetter bei feuchtkalter Temperatur. Große Mengen Strandeis an der Küste von Prince Charles Foreland gestreut. Viele Möven und Taucher erlegt.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer		Thermomet.		Wasser- temper.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II	Therm. am Barometer	trocken					
Astron. Tag vom Samstag den 11. auf Sonntag den 12. Juli 1891.											
Vor Anker: --			In der Westküste von Prince Charles Foreland.								
Therm. Max: 4° 1. Min.: 1° 1. Missw.: 16° 4' W. Mittagsbest. D. 80° 0' 3" N. L. 11° 11' 5" O.											
4	SO	3	29.92	760.0	8.3	3.5	2.6	3.0	16	1Sch	8-10 Schneelut
8	SO	5	29.88	759.0	6.4	3.0	2.4	2.4	16	1Sch	9-10 Schneegestöb.
12	SO	6	29.86	758.5	6.2	2.5	1.6	1.6	6	1Sch	6-9 Unfreundl. kaltes Wetter
4	SO	5-6	29.84	758.0	6.5	2.5	2.0	1.6	6	1Sch	8-9 Sehr feucht
8	ONO	2	29.78	756.5	6.5	3.5	3.0	1.9	6	2Sch	9-10 Nebelwetter im Sund 30
12	O	0-1	29.78	756.4	7.4	3.9	2.8	2.0	6	1Sch	8-10 mistig

Frischerer SO-Wind, rasche Fahrt nach N. Zeitweise einigen kleine, in der Conrsthichtung liegende Eisklumpen zu Ausweich- und Ungerungsmannövern. Trip an Nordspitze von Prince Charles Foreland durchs und der Küste der Seven Lee Montagne in Sicht. 6 1/2 m. Hackluyts Headland durch. Wind springt nach ONO um, scharf an den Wind gelut. Cours N2O. Voran starker Eisblock. Zu Mittag 20° Breite erreicht.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer		Thermomet.		Wasser- temper.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II	Therm. am Barometer	trocken					
Astron. Tag vom Sonntag den 12 auf Montag den 13 Juli 1891											
Vor Anker. Norway Eiland.				In See. Nordküste von Spitzbergen.							
Therm. Max: 7.4. Min: 1.9. Missw.: 17° W. Mittagsbest: H. 79° 51' N. L. 11° 58' O.											
4	SW	1	29.83	757.1	6.5	3.7	2.3	0.9	16	—	8-10 sehr trübe
8	SW	1-2	29.80	757.0	4.9	2.8	1.8	0.8	16	—	10 regnerisch
12	SSO	1	29.80	757.9	1.5	8.2	1.7	0.8	16	—	10 unfreundlich
4	WSW	5-7	29.81	757.9	4.2	2.9	1.9	0.7	16	—	5-6 aufheiternd
8	WSW	5-6	29.86	758.5	5.8	6.2	5.4	0.9	16	—	8-11 heiter
12	SW	8-6	29.88	759.0	10.0	7.2	6.4	1.1	16	—	1-2 schön, Sonnenschein

Nordküste von Spitzbergen. Amsterdam-Insel, Smøreenburg etc. in Sicht. Die Strömung setzt nach Doublirung der NW-Spitze Spitzbergens

UNdlich mit beständig 0·3—0·4 Meilen Geschwindigkeit stündlich. Der Wind dreht nach SW und treibt etwa viele Dreihunde und Vogelwild in unmittelbarer Nähe des Schiffes. Kurz nach Passirung des 80. Breitengrades stellen sich große Mengen, die Fahrt behindernden Treibeiser ein; trotzdem Fahrt in nördlicher Richtung zwischen den Eisschollen und Feldern hindurch bis 80° 35' u. Br. fortgesetzt. Die immer dichter zusammenziehenden, nur mehr wenig Stellen freien Wassers bietenden und Eiland de Lys I von allen Seiten einschließenden Eismassen zwingen zur Umkehr, doch wird vorläufig noch der Versuch gemacht, östlich vorzustoßen. Nach dreistündiger Fahrt im Course O 1/2 E stoßen wir auch im O auf die Eismassen und bleibt daher nur mehr der Ausweg nach S. Die Eiskante zieht bis zur Red-Bai, weshalb beschlossen wird, zwischen den Norway-Inseln Zuflucht zu nehmen. Vom Krähenneste den genauen Verlauf der Eiskante des Polareises festgestellt. Selbe läuft häufig zwischen Breite 80° 7' und 80° 9' W—O und zieht circa 15—20 Meilen westlich von Moffen Eiland südwärts, um bei der Red-Bai mit dem Lande zu verlaufen. Um 7 p. m. wird Vorrichtung einer Eiseisenschichte, welche der Außenhaut beträchtlichen Schaden zufügt, zwischen Lower und Outer Norway Eiland in 6 Faden Tiefe geankert. Viele Leebungen vorgenommen, mit der Karte widersprechenden Resultaten. Der Norway-Canal ist bis auf Grundeis — gestrandete kleinere Eisberge — eisfrei. Starker Strom beim Gezeitenwechsel. Vorzügliche Deckung gegen Wind und Seegang. Noch im Laufe der Nacht Streifzüge ins Land unternommen und mit reicher Jagdbeute heimgekehrt. Zahllose Polarvögel nisten und brüten auf Outer Norway Eiland. Das Wrack eines gescheiterten kleinen Schiffes am Strande vorgefunden. In der Nähe der Eisgrenze bei der Red-Bai mehrere Walrosse wahrgenommen. Der Mannschaft nach den Strapazen der letzten zweitägigen Fahrt Ruhe gegönnt und Vorbereitungen für die Aufnahmsarbeiten getroffen.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer		Thermometer		Wasser- temperatur	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II	Thermo- am Barometer	trocken					
Astron. Tag vom Montag den 13. auf Dienstag den 14. Juli 1891											
Vor Anker Dannes Gat.						In See: Nordküste von Spitzbergen.					
Therm. Max.: 6·6. Min.: 2·9. Mittgw.: 18° W. Mittagsbest.: B 79° 33' 5" N, L. 11° 20' 10".											
4	O	1—2	29·80	756·9	7·4	4·0	2·4	1·6	7	1 E 6—8	regnerisch
8	NO	1—2	29·80	756·7	6·3	3·2	2·4	2·0	6	1 R 8—10	bewölkt
12	N	1—2	29·79	756·5	5·6	3·0	2·1	1·9	6	4 R 10	heftig. Regen
4	O	1—2	29·75	756·0	6·0	4·9	4·7	1·6	16	4 R 10	Nebelwetter
8	O	1—2	29·76	754·5	7·1	5·0	4·8	1·6	16	4 R 10	sehr mistig u.
12	Calmo	—	29·72	754·9	8·8	6·3	5·8	1·4	16	4 R 10	sehr regn.

Trüb, bewölkt, Wetter mit häufigem Regenfall. Aufnahmsarbeiten begonnen, nachmittags jedoch behalt. Fahrt nach Swaerrenborg unterbrochen. Ankerplatz zur Abreise des Dannes Gat verlegt und diese Straße untersucht. Am Lande zahlreiche Spuren der ehemaligen Thronniederstation New Amsterdam gefunden. Ein vollkommen erhaltenes Holzhause im Dannes Gat angetroffen. Spuren von Fischen entdeckt. Mäven, Alken, Tauben, Lommen und anderes polares, geländertes Volk in Mengen. Bedeutende Jagdbeute gemacht. 16 Stunden währendes kontinuierlicher Regenfall bei leichten nördlichen und östlichen Winden.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Baromet. d.		Therm. am Barometer	Thermomet.		Wasser- temper.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bevel- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II		trocken	nass					
Astron. Tag vom Dienstag den 14. auf Mittwoch den 15. Juli 1891												
Vor Anker: Danes Gat.						In See: —						
Therm. Max.: 5.6. Min.: 1.9. Messw.: 18° W. Mittagsbest.: B. 79° 43.5' N. L. 11° 20' O.												
4	Oalm	0	29.72	754.5	6.2	4.4	3.3	1.5	7	2 R	10	mistig
8	W	3—4	29.74	755.3	6.1	3.1	2.6	1.4	7b	1 R	8—10	Regen
12	W	3—5	29.78	756.4	6.4	2.5	2.0	1.4	7b	1 R	6—8	Nebel
4	WSW	4—5	29.92	759.9	4.9	3.4	2.3	1.5	7b	1 R	6—10	ganz umzogen
8	WSW	3—4	29.99	761.9	5.2	5.0	4.6	1.4	7b	—	10	Wetter droh.
12	WSW	3—4	30.04	763.0	5.3	5.0	4.6	1.2	7b	1 R	10	sehr drohend

Erfolgreiche Excursionen zur Amsterdam- und Danes-Insel. Auffindung zahlreicher Gräber am Land. Große Mengen Treibholz sind überall am Strande aufgeschwemmt und aufgesperrt. Witterung unruhig, drohend und unfreundlich trotz rasch steigenden Barometers. Einige Petrefacten aufgefunden. Die Mannschaft sammelt Holz am Lande. Auf einer kleinen Insel vor Danes Gat ein eisernes Kreuz mit Inschrift aus dem Jahre 1869 gefunden.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer			Thermomet.		Wasser- temper.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bevel- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II	Therm. am Barometer	trocken	nass					
Astron. Tag vom Mittwoch den 15. auf Donnerstag den 16. Juli 1891.												
Vor Anker: Danes Gat.						In See: —						
Therm. Max.: 6.6 Min.: 2.4. Messw.: 16° W. Mittagsbest.: B. 79° 43.5' N, L. 11° 20' O.												
4	WSW	4—6	30.12	756.2	6.0	4.1	3.4	1.9	7b	—	8—10	trübe
8	WSW	3—5	30.12	756.1	7.6	5.5	4.7	1.2	7b	—	5—6	etwas auf- heiternd
12	S	4—6	30.20	757.1	5.3	2.5	2.0	1.0	7b	—	2—3	gänzl. klärend
4	S	6—8	30.09	754.3	6.2	4.3	3.9	1.0	7b	—	2—4	heiter und Sonnenschein
8	SSW	7—8	30.02	752.5	9.0	6.6	5.8	0.9	7b	—	2—6	stürm. Wind beigibt heite- ren Himmel
12	WSW	5—8	30.00	753.7	9.2	5.8	4.9	1.0	7b	—	2—3	Wind im Ab- nehmen

Aufspringender, starker SW, klärendes Wetter. Um Mitternacht heiter. Sonnenschein. Streifzug zum South Gat und Untersuchung desselben; ist noch gänzlich vom Eis besetzt. Zwei Boote holen Wasser unter einer Gletscherwand. Mehrere Sachunde am Eis und im Wasser geschoßen: die getroffenen Thiere gehen jedoch meist gleich unter und verenden am Meeresgrunde. Hoher, gleichmäßiger Barometerstand bei stets frischem Winde. Die Gezeitenströmung setzt in der Smeerenburger Bucht sehr stark, mehr als 1½ Meilen stündlich.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer		Thermomet.	Wasser- temper.	Zustand der See	Nieder- schlag	Nebel- bildung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II	Therm. am Barometer					
Astron. Tag vom Donnerstag den 16. auf Freitag den 17. Juli 1891										
Vor Anker: Norway-Inseln.					In See: N. Küste von Spitzbergen.					
Therm. Max.: 3.2 Min.: 1.9. Missw.: 17° W. Mittagsbest.: B. 79° 51' N. L. 11° 52' O										
4	SW	6—7	30.01	762.2	9.5	8.0	7.2	1.4	lb	— 3—4 heiter
8	SW	6—7	30.00	762.0	8.2	7.0	6.4	1.4	lb	— 4—5 Sonnenschein
12	O	3—3	29.97	761.1	8.0	6.9	4.9	1.6	lb	— 4—5 heiter
4	OEO	2	29.96	760.8	7.9	2.9	2.2	1.4	lb	— 6—8 leichter Nebel
8	OEO	2	29.93	760.4	8.0	2.0	1.3	1.6	lb	— 6—7 bewölkt
12	O	1—2	29.92	759.5	6.9	2.8	2.4	1.3	lb	— 8—10 umwogen

Rückfahrt zum Ankerplatz zwischen den Norway-Inseln und Fortsetzung der unterbrochenen Aufnahmearbeiten. Besteigung der höchsten mohegenden Bergspitzen. Prachtvolle Fernsicht über das gesamte Polargebiet nördlich von Norway. Entdeckung eines vom Eise verdrückten Schiffes östlich der By 1-Bai. Aufbohrung des Canals. Das Wetter, bei Tage von angenehmer Wärme, begünstigt unsere Arbeiten. Bootsfahrten und Jagdzüge. Abends vereinzelte Walrosse gesichtet.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer			Thermomet.		Wasser- temper.	Zustand der See	Nieder- schlag	Nebel- bildung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II	Therm. am Barometer	trocken	nass					
Astron. Tag vom Freitag den 17. auf Samstag den 18. Juli 1891.												
Vor Anker: Norway-Inseln.						In See: Smeerenburger Bucht.						
Therm. Max. 5.9 Min. 1.7. Missw. 17° W. Mittagsbest.: B 79° 45' N, L 11° 12' O												
1	WSW	3	29.01	760.1	1.8	3.0	1.9	1.4	lb	—	3—4	auflauernd
5	WSW	4—7	29.00	760.6	4.4	2.0	1.4	1.1	lb	—	8—10	Heftig, wird zunehmend
12	WSW	6—8	29.97	761.0	8.4	1.3	1.8	1.0	lb	N	8—4	Nebel beherrschend
4	WSW	5	29.92	760.0	10.3	0.3	4.3	1.3	lb	—	2—4	auflauernd
8	SW	3—4	29.84	760.6	10.0	2.5	4.4	1.1	lb	—	2	leichter Wind
12	WSW	6—7	29.80	760.0	10.9	5.0	3.0	1.0	lb	—	2—4	heiterer klar Himmel

Bei fallendem Barometer und heftigerem Wetter lagert SW-Wind. Aufnahmearbeiten und Lotungen beendet. Unter Norway-Inland nochmals besichtigt und constatirt, dass Lage des Polareises unverändert geblieben ist (mit Ausnahme einer kleinen Vorwölbung der Eisenschiene, welche in der By 1-Bai mündet). Fahrt zur Charon Cliff-Insel und Errichtung einer Cairn am Nordende dieses Felsens. Aufstellung eines Flaggenstockes, Latner Flagge und Deposition eines Documentes am Cairn. Astronomische Breiten- und Längenbestimmung der Westspitze von Unter Norway. Vorbereitungen zur Fahrt nach dem Boden. Segel neu eingesehlagen. Staunung der Jagdbeute im Schiffsraume. WSW Wind bis zu Stärke 8; vorzügliches Aufbehalten im Norway-Canal. Treibholz auch hier, wohn man blickt. Zeitweise setzen Gletscherstücke in Bewegung und treiben im Canal auf und ab, nicht ohne die Jagd zu belästigen.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer		Therm. am Barometer	Thermomet.		Wasser- temper.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bevel- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II		trocken	nass					
Astron. Tag vom Samstag den 18. auf Sonntag den 19. Juli 1891.												
Vor Anker. Amsterdam-Insel						In See. Smørensburger Bucht.						
Therm. Max. 6.4. Min. 1.5. Missw.: 17° W. Mittagsbest.: B. 70° 45' N, L. 11° 12' O.												
4	WSW	6—8	29.76	766.6	7.5	6.0	4.2	1.3	h	—	2	stürmischer böiger Wind
8	WSW	6—6	29.76	756.9	6.2	6.0	4.2	1.2	h	—	2—3	bei heiterem Himmel
12	WSW	6—7	29.76	765.0	8.2	5.5	4.1	1.1	h	—	2—3	schnellend haltender Wind
4	WSW	4—7	29.77	756.1	5.9	4.7	0.8	1.1	h	1 N 1 Sch	2—4	Nebelstreif in O
6	WSW	1—3	29.82	757.4	6.2	4.9	0.8	1.3	h	2 N 2 Sch	6—8	Zenith ganz heiter
12	N	1—2	29.82	757.5	7.1	5.9	1.0	1.0	h	2 N 1 Sch 1 R	10	mistig, Nebel, Schnee

Fahrt nach Smørensburg und Veranberung der Jaacht ostlich der Amsterdam-Insel, Seehundjagden und Excursionen am Lande, verbunden mit zoologischen Untersuchungen. Zeitweise Nebel und Schnee.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer			Thermomet.		Wasser- temper.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bevel- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II	Therm. am Barometer	trocken	nass					
Astron. Tag vom Sonntag den 19. auf Montag den 20. Juli 1891.												
Vor Anker: Magdalenen-Bucht.						In See Smørensburger Bucht.						
Therm. Max. 6.3 Min. 1.2 Missw. 18° W. Mittagsbest. Br 70° 34' N, L. 11° 25' O.												
4	W	1—2	30.01	762.8	5.1	1.5	1.5	1.3	h	2 N 1 R	10	dichter Nebel
8	NW	1—2	30.02	762.7	5.3	1.4	1.1	1.3	h	3 N	10	sehr trübe
12	NW	1	30.00	764.1	6.5	2.3	2.0	1.1	h	2 Sch	4—7	etwas klärend
4	NW	1	30.14	765.8	8.4	4.9	4.4	1.1	r	—	2—3	aufheiternd
6	Calm	—	30.22	767.5	9.5	5.8	5.3	1.0	r	—	—	ganz heiter
12	Calm	—	30.24	767.9	9.9	6.2	6.0	1.1	r	—	—	heller, warm, Sonnenausschein

Durch das Santa Gut zur Magdalena-Bai gesteuert; hierbei in der Strasse zwischen Daves Eiland und Kotges Hill sehr starke Strömung beobachtet. In der obgenannten Bucht im English Cove Harbour geankert. Der Plan der Magdalena-Bai ist richtig aufgenommen. Alle unsere Lathungen stimmen mit der Karte.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Baromet. er			Thermomet.		Wasser- temper.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II	Therm. am Barometer	trocken	nass					
Astron. Tag vom Montag den 20. auf Dienstag den 21. Juli 1891.												
Vor Anker: Magdalenen-Bucht.						In See: Seven Ice Mountains.						
Therm. Max.: 7·6 Min.: 4·3 Missw.: 18° W. Mittagsbest.: B. 79° 41' N. L. 11° 19·6 O.												
1	W	—	30·32	767·5	7·2	7·5	6·2	1·1	r	—	—	heiter und Sonnenschein
6	SW	2—1	30·23	767·9	8·9	7·2	5·6	1·2	tb	—	1—2	klare, durch- sichtige Luft
12	SSW	1—2	30·20	767·1	6·5	4·6	4·0	2—3	tb	—	3	amziehend
4	SSW	1	30·08	767·0	7·5	4·9	4·1	3·0	tb	1 R	5—6	bewölkend
8	SO	2	30·00	767·1	5·0	5·1	4·2	2·5	tb	1 R	—	trübe, regner
12	SSO	7	29·86	766·5	6·5	5·2	4·4	2·2	b	3 R	10	ganz umzogen

Der innere Theil der Bucht ist voll Eareneis und Gletscherbruchstücke. Vom Waggonway-Gletscher lösen sich kontinuierlich größere und kleinere Partien und stürzen mit Gepolter in die See, wobei manchmal bedeutender Seegang erzeugt wird. Große Eidargänse bevölkern in Scharen die Bucht und werden zu Dutzenden erlegt. Abends unter Segel gesetzt und langs der Seven Ice Mountains südwärts zur Kings- und Cross-Bar gesteuert. Eine breite Treibeisfläche hierbei gekreuzt; schöne Eisgebilde beobachtet. Zu Mittag auf der Höhe von Quoad Hook angelangt.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Baromet. er			Thermomet.		Wasser- temper.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II	Therm. am Barometer	trocken	nass					
Astron. Tag vom Dienstag den 21. auf Mittwoch den 22. Juli 1891												
Vor Anker Blomstrands-Hafen.						In See: Westküste von Spitzbergen.						
Therm. Max.: 6° 0. Min.: 3° 9. Missw.: 18° W. Mittagshest.: B. 79° 4' N. L. 11° 20' O.												
4	SO	6	29·74	756·6	5·0	5·0	4·3	2·0	tb	4 R	10	sehr trüb.
6	SO	1—3	29·73	756·2	6·0	4·0	3·2	1·5	r	3 R	10	nebelig
12	SO	1—3	29·69	754·1	6·0	3·8	3·5	1·4	r	3 R	10	mistig
1	SW	1—2	29·66	753·2	6·4	4·0	3·5	1·4	tb	4 R	10	regnerisch
6	SW	1—3	29·70	754·2	7·6	4·3	4·0	1·5	taff	2 R	10	viel Regen
12	SW	1—3	29·71	754·6	6·2	6·5	5·8	1·2	taff	2 N 1 R	8-10	ganz umzogen Föhnwind

Unrichtigkeiten der Karte bemerkt. Beim Cap Mitak liegen viele kleine Felseninseln, welche auf der Karte nicht verzeichnet sind. Große, gestrandete Eisberge verlegen fast die ganze Ausfahrt der Bucht. Die Zufahrt zum Blomstrand-Harbour muss durch viel Baieneis erzwungen werden. Im Hafen selbst große Tiefen vorgelunden. Aufnahmearbeiten sofort nach Ankerhit in Angriff genommen. Die Lothungen, die sich über den ganzen Hafen erstrecken, können unter der Gletscherwand und in der Nähe derselben nicht durchgeführt werden, da in kurzen Zwischenräumen große Abstürze von der senkrechten Eiswand erfolgen: den Ankerplatz nachts 8^h wegen eines großen, mit der Strömung gegen uns treibenden Eisberges gewechselt. Alle umliegenden Anhöhen bestiegen und mit Taschenbarometer Messungen vollführt. Mehrere gut erhaltene Gedenktafeln gefunden. Auch in dieser Bucht liegt

viel Treibholz, so dass wir neuerdings unseren Vorrath ergänzen und für die Küche und zur Heizung der Jacht nur mehr Holzscheite verwenden. Behufs Constatirung der Eisverhältnisse in der Kings-Bai mit dem Whaleboat eine Excursion dahin unternommen. Hierbei viel Jagdbente gemacht und auf Fuchsspuren gestoßen. Die Strömung im Blomstrand's Harbour ist sehr schwach, Südöstliche und südwestliche Brisen üben einander ab. Die Mannschaft übt sich unter Anleitung des Eismeisters Jakobsen im Harpunieren, indem die Harpunen auf treibende Bolastücke geschleudert werden. Morgens ganz unizogenes Firmament mit viel Regen; äußerst drohend in SW.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer			Thermometer		Wasser- temper.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II	Thermo am Barometer	trocken nass						
Astron. Tag vom Mittwoch den 22. auf Donnerstag den 23. Juli 1891												
Vor Anker Blomstrand's-Hafen.						In See: Kings-Bai.						
Therm. Max: 6.3. Min.: 4.1 Missw. 18° W. Mittagsbest.: B 70° 1' 5" N, L. 12° 3' O												
4	W	1—2	29.76	756.0	4.6	4.2	3.8	1.3	III	1 R	6—8	etwas klärend
8	W	1—2	29.72	755.0	6.0	5.8	5.3	1.2	II	—	4—6	unberührt
12	Calm	—	29.79	754.4	6.0	5.6	4.1	1.2	r	—	5—7	wied. bewölk.
4	Calm	—	29.85	753.9	6.8	6.6	3.9	1.2	r	—	10	trüb u. mistig
8	Variabl.	0—1	29.84	753.0	6.4	6.6	4.8	1.3	r	—	10	umgezogen
12	Variabl.	0—1	29.84	752.9	9.2	6.2	5.0	1.1	r	—	10	einsetzender Nebel

Vermessungsarbeiten und Untersuchungen am Lande fortgesetzt. 10^h a. m. mit der Jacht aus dem Hafen: wegen Windstille theils geworpt, theils in Schlepp der Boote. In der Mitte der Kings-Bai ist frischere Brise wahrnehmbar.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer		Thermomet		Wasser- temper.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II	Therm. am Barometer	trocken					
Astron. Tag vom Donnerstag den 23. auf Freitag den 24. Juli 1891.											
Vor Anker: —											

Aufspringende westliche, später nordwestliche Brise begünstigen die Fahrt in der Kings-Bai. Treibholz keine mehr zu erblicken. Nach Passirung der Unschelufahrt gegen Pointe Hook, Nordspitze von Prince Charles Fjordland gekreuzt. Hierauf längs der Küsten dieser Insel südwärts gesteuert, ohne vom Eis mehr beunruhigt zu werden. Neuerdings wird constatirt, dass der unter dem Namen Goshawk-Rock auf der Karte eingetragene Felsen nicht existiert. Nach Passirung von Prince Charles

Forland's Südepitze zur Einfahrt des Eisfjordes Couto genommen. Nordwestliche und nördliche frische Brisen erschauern die Fahrt. Bis Mittag, ohne Eis zu erblicken, die östliche Einfahrt des Eisfjordes erreicht und gegen die Coal-Bai abgehalten. Viele Seehunde in der Umgebung der Jacht. Ein Waldfischfangartefactum am Horizonte in S gesichtet.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer		Thermomet.		Wasser- temper.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen	
			I	II	Therm. am Barometer	trocken						nass
Astron. Tag vom Freitag den 24. auf Samstag den 25. Juli 1891.												
Vor Anker: Coal-Bai.						In See: Eisfjord.						
Therm. Max.: 9.3. Min.: 2.2. Missw.: 10° W. Mittagstemp.: B. 78° 8' N. L. 15° 3' O.												
4	NNO	1—2	29.82	757.5	8.5	8.4	6.5	2.6	h	—	1—3	heiter
8	W	3—4	29.84	758.0	10.0	8.2	8.0	2.6	h	—	3—3	klar. Himmel
12	W	3—4	29.84	758.0	7.9	8.0	2.5	2.7	h	—	1—2	Sonnenschein
4	W	4—6	29.83	757.5	6.5	8.3	2.7	3.0	h	—	1—2	schön. Mitter- nachtsstunde
8	NNO	3—4	29.84	757.9	7.0	4.9	4.5	3.2	h	—	1—2	heiter
12	N	1—2	29.85	758.3	8.5	9.2	6.8	3.5	r	—	1—2	klar u. heiter

Um 6^h p. m. in der Coal-Bai ankert. Diese Bucht ist diesmal ganz eisfrei und selbst im Hintergrunde derselben ist kein Strandek mehr wahrzunehmen. Während des Einlaufens und des späteren Aufenthaltes in der Coal-Bai zahlreiche Untersuchungen der Wassertiefe vorgenommen. Astronomische Breiten- und Längenbestimmung der Steilküste am Lande. Noch besserer Ankergrund als das erstemal wird hier im Innern der Bucht mehr unter Land an der Ostseite gefunden. Die Strömung ist hier auch schwächer. Penthiertagden mit geringerem Erfolge, als am 9. und 10. Juli gelegentlich des ersten Besuchs abgehalten. Am Morgen des 25. wieder unter Segel gesetzt.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer			Thermomet.		Wasser- temper.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II	Therm. am Barometer	trocken	nass					
Astron. Tag vom Samstag den 25. auf Sonntag den 26. Juli 1891												
Vor Anker: Advent-Bai.						In See: Eisfjord.						
Therm. Max., 6.0. Min., 4.2. Missw., 14° W. Mittagstemp., B. 78° 15' N, L. 16° 40' O												
0	WSW	1—3	29.73	756.6	7.1	5.5	5.9	3.5	h	—	6—8	zunehm. Bewölkung
6	W	3	29.74	756.4	7.0	5.4	4.0	3.6	h	—	9—10	ganz unzug.
12	SW	2—4	29.70	754.5	6.4	4.9	4.4	4.0	r	1 R	10	regnet. Früher unfr. Wetter
4	SW	3—6	29.68	753.8	6.0	5.0	4.6	4.2	r	2 R	5—6	wied. aufheit.
8	SW	1—3	29.65	753.0	10.2	5.5	5.0	4.3	r	—	5—6	ähnlich heit.
12	N	1—3	29.64	752.2	10.2	5.0	5.6	4.1	r	—	5	zeitweise hell. Sonnenschein

Zur Advent-Bai gesteuert und im NW-Hafen der letzteren um 2^h p. m. geankert. Große Tiefen herrschen in diesem Hafen vor. Eis nirgends mehr zu sehen. Die Strömung dringt hier fast gar nicht ein. Aufnahmearbeiten begonnen. Zwei Boote lothten den Hafen aus, der vorzügliche Deckung gegen jeden Wind gibt. Sehr fetter, kräftige Renthiere in den Niederungen des Thales im S der Advent-Bai geschossen. Viele Gänse angetroffen. Zwei Fuchse am Lande in der Ferne gesehen und einen Fuchsbau gefunden.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer			Thermomet.		Wasser- temper.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II	Therm. am Barometer	trocken	nass					
Astron. Tag vom Sonntag den 26. auf Montag den 27. Juli 1891.												
Vor Anker: Advent-Bai.												In See: —
Therm. Max.: 10° 5. Min.: 7° 9. Misew.: 14° W. Mittagsbest.: B. 78° 16' N. L. 15° 40' O.												
4	NNW	2—2	29.70	764.5	11	8	6.6	3.5	r	—	3—4	heiter
8	NNW	2	29.70	764.5	11	6	6.4	3.4	r	—	3—4	schönes klares Wetter
12	W	5—4	29.74	765.2	10.2	10.4	7.9	3.9	r	—	1—2	leichte Trüb.
4	N	1	29.76	765.8	10.1	8.8	7.6	4.0	r	—	3—4	heiter
8	NW	1—3	29.76	766.0	10.5	8.9	7.6	4.0	r	—	3—4	Sonnenchein
12	NW	1—3	29.77	766.0	12.8	9.0	7.6	4.0	r	—	4—6	klare Luft

Aufnahmearbeiten und Jagden am Lande fortgesetzt. Günstige Witterung. Prachtvolle Beleuchtungseffekte des Morgens.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer			Thermomet.		Wasser- temper.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II	Therm. am Barometer	trocken	nass					
Astron. Tag vom Montag den 27. auf Dienstag den 28. Juli 1891.												
Vor Anker. Advent-Bai und Sassan-Bai.						In See: Eisfjord.						
Therm. Max: 8° 0 Min.: 7° 8. Misew.: 12° W. Mittagsbest. B. 78° 19' N. L. 16° 40' O.												
4	NO	1—3	29.77	766.0	11.5	8.8	7.8	3.4	lb	—	4—5	heiter
8	NO	1—3	29.77	765.9	9.3	7.8	6.9	3.1	lb	—	4—5	schöner Tag
12	O	4—5	29.76	765.8	7.0	7.6	5.8	3.2	lb	—	4—5	klar u. heiter
4	N	4—6	29.76	766.4	10.4	8.0	6.6	3.9	lb	—	3—4	durchs. Luft
8	N	4—4	29.74	766.4	10.8	8.8	6.6	4.0	lb	! B	4—6	Sonnenchein
12	NW	1—4	29.72	765.1	14.8	8.5	6.6	3.7	lb	—	3—8	heiter

80 große Spitzbergen-Gänse gelegentlich einer Bootsfahrt erlegt. Arbeiten am Lande nachmittags eingestellt und Fahrt zur Sassan-Bai durch geringe Mengen treibenden Eises fortgesetzt. Um Mitternacht gegenüber dem Bjanes-Hafen, 8 Meilen vom Lande, in 20 Faden Schlammgrund geankert.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer			Thermomet		Wasser- temper	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II	Therm. am Barometer	trocken	nass					
Astroa Tag vom Dienstag den 28. auf Mittwoch den 29. Juli 1891.												
Vor Anker: Sassen-Bai.						In See: Sassen-Bai.						
Therm. Max.: 7·9. Min.: 6·2. Miezw.: 12° W. Mittagsbest.: B. 78° 26', L. 16° 16' 1" O.												
4	NW	2—3	29·70	754·2	9·5	7·8	7·3	2·6	h	—	4—6	heiter
8	NW	3—4	29·80	754·1	9·1	6·5	6·2	3·1	h	—	4—6	mistig
12	NW	3—4	29·09	753·0	9·0	6·6	6·1	3·8	h	—	6—8	bewölkt
4	N	3—4	29·70	754·2	9·1	6·0	5·4	3·0	h	—	6—8	unwogen
8	N	3—6	29·70	754·4	9·2	6·0	5·3	3·7	h	—	7—8	drohend i NO
12	NO	3—5	29·71	754·3	9·5	7·5	7·0	3·3	h	—	6—7	rasch. Wol- kenzug a NO

Sassen-Bai untersucht und Skizze derselben nach mehreren Zeichnungen aus der Vogelperspektive angefertigt. Se. kön. Hoheit bestätigt alle vorliegenden Höhenzüge. Die in SO der Sassen-Bai anschließende, nordöstlich verlaufende Temple-Bai ist auf der Karte nicht verzeichnet. Der Temple Mount bildet eine auffallende, weithin sichtbare Landmarke. Große Gletschereisstücke, Eisberge und Baloneisfelder verhindern das Einsegeln in diese Bucht. Viele Renntiere auch in der Sassen-Bai vorgefunden. Der innerste Theil der Bucht ist so seicht, dass man selbst mit Booten nicht bis zum Ufer gelangen kann. Des Morgens wieder unter Segel gesetzt und gegen die Gänge-Inseln aufgekreuzt. Eine große Eisinse! treibt in der Bai.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer		Therm. am Barometer	Thermomet.		Wasser- temper.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II		trocken	nass					
Astroa Tag vom Mittwoch den 29. auf Donnerstag den 30. Juli 1891.												
Vor Anker: Günes-Inseln und Skans-Bai.						In See: Eisfjord.						
Therm. Max.: 9·0. Min.: 5·0. Miezwl.: 10° W. Mittagsbest.: B. 78° 26' N. L. 16° 17' O.												
4	NO	3—5	29·73	756·2	9·0	7·5	7·1	3·0	h	—	3—6	Wolkenzug aus O
8	NO	3—4	29·72	756·0	8·1	7·3	6·6	3·2	r	—	0—7	zunehmende Bewölkung
12	NO	2—3	29·73	756·0	9·0	5·1	6·0	2·4	r	—	3—4	klärend
4	O	1—2	29·74	756·4	6·0	5·5	6·2	2·5	r	—	3—8	heiter
8	ONO	1—2	29·74	756·5	9·5	6·7	5·6	2·9	r	—	0—1	schöner Tag
12	O	1—3	29·76	756·0	18·3	8·0	8·3	3·0	r	—	0	Wolkenloser Himmel, Sonnenschein

Auf den Gänge-Inseln zahllose Eiderenten geschossen, hierauf zur Skans-Bai gesegelt und dabei bis in den Hintergrund der Klau-Billen-Bai vorgedrungen. Skans-Bai im Laufe der Nacht angelotbet. Kurz vor Mittag von der Skans-Bai aufgebrochen, um zum Cap Thordsen zu steuern.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer			Thermomet.		Wasser- temperat.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II	Therm. am Barometer	trocken	nass					
Astron. Tag vom Donnerstag den 30. auf Freitag den 31. Juli 1891.												
Vor Anker: Cap Thordson,						In See: Eisfjord.						
Therm. Max: 13.5 Min.: 3.2. Missw.: 13° W. Mittagsbest.: B 78° 27' N. L. 15° 43' 0.												
4	W	1—8	29.80	751.1	11.5	5.5	5.1	3.0	h	N	4—8	Nebelbank in W und S
8	SW	1—8	29.84	753.0	8.8	4.1	3.6	2.8	h	—	7—8	wüstig, nebel
12	SW	1—3	29.85	755.2	6.4	3.6	3.0	2.9	10 h	—	N	dichter Nebel
4	SW	1	29.87	756.7	6.3	3.8	3.4	2.8	10 h	—	10	Nebel
8	W	9—1	29.88	759.0	12.2	11.6	9.9	3.0	h	—	10	flüster
12	Calui	—	29.88	762.9	12.2	12.0	11.1	3.2	h	—	5—8	wüstig

Abends um 7^h beim Cap Thordson geankert. Starke Strömung, schlechter Ankergrund. Viele Fährten von Wedd., ohne solches zu finden. Die schwedische Expeditionshäuser besichtigt. Ein von allen Mitgliedern der Expedition unterfertigtes Document in der Küche des Hauses deponiert. Das Wetter, welches einige Tage schön war, wendet sich wieder zum schlechten. Düstere, umzogenes Firmament, zeitweise Nebel. Temperatur sinkt, Barometer ruhig.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer		Thermomet.		Wasser- temperat.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II	Therm. am Barometer	trocken					
Astron. Tag vom Freitag den 31. Juli auf Samstag den 1. August 1891											
Vor Anker: Advent-Bai.						In See: Eisfjord.					
Therm. Max.: 7.1. Min.: 5.1. Missw.: 11" W. Mittagsbest.: B 78° 23' N. L. 15° 40' O.											
4	Calm	—	29.86	759.1	11.0	7.6	6.9	3.1	r	—	6—8 wüstig
8	Calm	—	29.80	759.9	10.1	6.2	5.6	3.0	r	2R	10 stark nebel.
12	Calm	—	29.80	760.5	7.0	5.2	5.2	3.0	r	2R	6—8 unfreundlich
4	Calm	—	29.91	769.7	10.0	6.0	5.7	3.7	r	2R	6—8 Bogewetter
8	Calm	—	29.92	760.6	11.1	7.5	7.0	2.9	r	2R	10 sehr trübe
12	W	6—1	29.96	760.3	11.0	7.2	7.9	3.0	r	1R	10 nass, unfriendl.

Cap Thordson verlassen und wegen Windstille in Schlepp der Boots gegen die Mitte der Eisfjordes. Anhaltende Windstille verzögert die Fahrt. Den größten Theil des Weges mit Hilfe der Strömung zurückgelegt. Zu Mittag leichte westliche Brisen aufgesprungen, mit deren Hilfe der Ankerplatz in der Advent-Bai erreicht wird.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer		Thermomet.		Wasser- temper.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen	
			I	II	Therm. am Barometer	trocken						nass
Astro. Tag vom Samstag den 1. auf Sonntag den 2. August 1891.												
Vor Anker: Advent-Bai.						In See: —						
Therm. Max.: 7 1. Min.: 5 9. Missw.: 11° W. Mittagsbest.: B. 78° 23' N. L. 16° 40' O.												
4	W	1—2	29.94	760.4	11.2	7.0	6.2	3.0	r	1 R	10	mistig
8	NW	3—4	29.96	761.0	10.8	5.8	6.6	3.0	r	2 R	10	trüb
12	W	1—2	29.96	761.0	10.6	6.0	5.8	2.0	r	1 R	10	ganz umzogen
4	Calm	—	29.96	761.0	10.0	6.0	5.5	3.1	r	2 R	10	regnerisches Wetter
8	Calm	—	29.96	761.0	11.5	6.0	6.7	2.0	r	2 R	10	schwere Haut-Wolk.
12	N	1—2	29.96	761.0	12.2	6.9	6.5	2.8	r	2 R	10	unfreundlich

Reuthierjagden und Aufnahmearbeiten in der Advent-Bai. Unfreundliche Witterung. Holz und Wasser eingeschifft. Instandsetzungsarbeiten der Takelage.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer		Therm. am Barometer	Thermomet.		Wasser- temper.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II		trocken	nass					
Astro. Tag vom Sonntag den 2. auf Montag den 3. August 1891.												
Vor Anker: —						In See: Eisfjord.						
Therm. Max.: 16.0, Min.: 6.4, Missw.: 12° W. Mittagsbest.: B. 78° 29' N, L 15° 10' O.												
4	W	1—2	29.96	761.0	12.1	7.0	6.7	3.0	r	1 R	8	trübe
8	Variabl.	0—1	29.96	761.0	9.2	6.8	6.5	3.8	r	—	7	mistig
12	SW	0—1	29.96	761.0	8.5	6.5	6.3	3.7	r	—	8	allmählich klärend
4	Calm	—	29.96	761.0	10.8	8.0	8.0	3.8	ka W	—	6	Neb. hebt sich
8	W	1—2	29.96	761.2	16.0	12.8	12.6	4.1	r	—	3—4	anhaltend klares Wetter
12	W	1—2	29.97	761.3	16.5	14.9	14.7	4.3	r	—	1—2	Sonnenschein

Fahrt zum Nord-Fjord. Abermalige Windstillen. Vier Seebands im Fjord von Bord aus verlegt. Zu Mittag beim Cap Bottemann starke Strömungen.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer			Thermomet.		Wasser- temper.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II	Therm. am Barometer	trocken	nass					
Astron. Tag vom Montag den 3. auf Dienstag den 4. August 1891.												
Vor Anker: Cap Wijk.						In See: Nord-Fjord.						
Therm. Max.: 16·2, Min.: 5·3 Missw.: 120° W. Mittagsbest.: B. 78° 9' N. L. 15° 5' O.												
4	SW	0—1	30·00	761·9	12·9	11·0	10·3	5·0	r	—	3	heiter
8	SW	1—2	30·04	762·9	12·3	10·3	9·7	5·1	r	—	1—2	klarer Tag
12	SW	1—2	30·06	763·0	11·5	10·0	9·2	4·9	r	—	1—0	blau Himmel
4	SW	0—1	30·06	762·6	10·3	6·0	5·3	4·0	r	—	1—2	Sonnenschein
8	NW	1—2	30·06	763·0	10·9	6·0	5·9	4·4	r	—	1	sehr. Wetter
12	Calor	—	30·06	763·6	20·1	16·0	14·3	4·9	r	—	1	reine Luft

Mit Hilfe ganz leichter, kurz dauernder, variabler Brisen zum Cap Wijk ge-
steuert. Dieses Cap scheidet den North-Fjord in zwei Theile, den östlichen, die Dixon-
Bai, und den westlichen, die Ekma-Bai. Große Fehler der Karte constatirt. Mehrere
hohe Berge bestiegen und deren Höhen bestimmt. Zahlreiche Schneestühler angetroffen.
Excursion mit zwei Booten zur Dixon-Bai. Der Zugang zu dieser ist unklar
und für größere Schiffe jedenfalls gefährlich. In der Mitte der Enge befindet sich eine
Bank. Die Dixon-Bai ist theilweise noch mit Balaneisschichten besetzt. Die Bucht
ist länger als auf der Karte verzeichnet. Die Three Crowns, drei Bergspitzen
im Hintergrunde der Kings-Bai, konnten von hier deutlich wahrgenommen werden.
(80 Meilen Luftlinie). Das ganze Land von hier nach N, so weit das Auge reicht, ist
mit einer gleichmäßigen, alles überspannenden Schnee- und Eisdecke bedeckt. Große
Gletscher stürzen senkrecht zur See ab, besonders in der Ekma-Bai, die demant-
sprechend von Eisbergen vollständig besetzt ist. Einen kolossalen sogenannten Vogel-
berg beobachtet. Viel Vogelwild und Zehnunde erbeutet. Prachtvolles Wetter mit
warmem Sonnenschein. Einige astronomische Beobachtungen durchgeführt.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer			Thermomet.		Wasser- temper.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II	Therm. am Barometer	trocken	nass					
Astron. Tag vom Dienstag den 4. auf Mittwoch den 5. August 1891.												
Vor Anker:						In See: West-Spitzbergen und Eidfjord.						
Therm. Max.: 16·2 Min.: 3·4 Missw.						15° W. Mittagsbest.: B. 77° 58' 8" N. L. 15° 28' 0" O.						
4	Calor	—	30·06	763·6	20·0	15	14·2	5·0	r	—	0—1	heiter
8	SW	1—2	30·10	764·8	30·6	11·1	10·2	5·0	r	8 N	3—4	rauh eingebl. Nebel
12	W	0	30·08	764·0	10·1	11·0	10·1	4·8	10	4 N	0	abwechslend. Bewölkung
4	W	0—5	30·08	763·6	4·0	5·0	4·3	4·3	10	4 N	5—10	dichter Nebel
8	SW	3—4	30·04	763·0	7·2	4·1	3·6	3·0	10	10 N	10	leichte Brisen
12	—	1—2	30·04	763·0	0·2	3·5	3·0	1·1	10	10 N	10	sehr milde

Von dem North-Fjord und Eidfjord schwach befristet und im Laufe der Nacht
die Ausfahrt gemacht, hin auf nur höchsten südwestlichen Winden längs der Küste süd-
wärts gegen den Kold-Grund gezogen. Mehrere kleine, auf der Karte nicht verzeichnete
Fahrendünde und Eismasse längs der Küste, dicht unter Land entdeckt. Starke

undlich setzende Strömung, die unser Vorwärtsgang sehr behindert. Zahlreiche Lothungen vorgenommen. Grundproben meist Schlamm und Lehm, einmal kleine Steine, einmal Korallen, einmal ein Stückchen Kohle. Angenehmer, warmer Tag. Temperaturen bis zu 14° Wärme in der Sonde. Die Seewassertemperatur steigt auch; beim Südcap von Spitzbergen scheint jedenfalls kein Eis mehr zu liegen. Unzählige arktische Motten begleiten wieder die Jacht und umkreisen dieselbe, beständig kreisend und schwebend.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer		Therm. am Barometer	Thermomet.		Wasser- temper.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II		trocken	nass					
Astron. Tag vom Mittwoch den 5. auf Donnerstag den 6. August 1891.												
Vor Anker: —						In See: Westküste von Spitzbergen.						
Therm. Max: 6·6. Min: 4·2. Missw.: 16° W. Mittagsbest. B. 77° 54' 6" N, L. 13° 22' 1" O.												
4	Calm	—	30·05	763·2	5·5	4·6	4·1	2·6	1b	1R	5-10	easelig
8	Calm	—	30·04	763·0	6·3	5·6	4·0	2·4	1b	—	8-10	sehr mistig
12	Calm	—	30·02	762·5	6·2	4·4	3·9	2·6	1b	—	9-10	trübe
4	Calm	—	30·00	762·0	6·9	4·8	3·8	2·8	1b	2R	8-10	windstill. Tag
8	Calm	—	30·98	761·4	9·0	6·3	5·9	2·9	1b	2R	8-10	emzogen
12	W	1	29·97	761·2	8·2	6·4	6·0	2·7	1b	½R	10	leichter Nebel

Wegen Windstille und Strom mit Wurfanker in See, 4 Meilen von der Küste in 20 Faden Sandgrund geankert. Fahrt um 11¼ a. m. fortgesetzt.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer			Thermomet.		Wasser- temper.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II	Therm. am Barometer	trocken	nass					
Astron. Tag vom Donnerstag den 6. auf Freitag den 7. August 1891												
Vor Anker: Flour de Lys-Hafen.						In See: Westküste von Spitzbergen.						
Therm. Max.: 9·5. Min.: 3·4. Missw.: 14° W. Mittagsbesteck. B. 77° 24' N, L. 15° 10' O.												
4	WSW	1—2	29·96	760·8	6·5	4·6	4·0	3·1	1b	—	10	viel Nebel
8	WSW	2—3	29·92	760·0	6·1	3·7	3·6	2·4	1b	—	10	sehr trübe und feucht
12	WSW	3	29·88	758·8	4·8	3·6	3·1	2·2	1b	—	10	frischende Brise aus SW
4	SW	2—3	29·82	757·5	6·3	4·6	3·9	2·6	1b	—	7—8	aufheiternd
8	SW	2	29·78	756·1	10·9	7·4	6·3	3·2	r	—	6—8	Sonnenschein
12	SW	2—3	29·76	756·0	13·5	9·4	8·1	3·0	r	—	4—6	theilweise gezogen

Aufspringende, leichte, südwestliche Brise ermöglicht endlich die Weiterfahrt. Um Mitternacht die Einfahrt in den Bel-Sund gewonnen und bis 4½ a. m. vorsichtig, beständig lothend, gegen die Halbinsel Ahlstrand weitergesegelt. Einfahrt in die Van Keulen-Bai ziemlich rein. Östlich vergegnanter Halbinsel einen schönen, ganz geschlossenen Hafen gefunden, in welchem wir 9½ a. m. ankerten.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer		Thermomet.		Wasser- temper.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen	
			I	II	Therm. am Barometer	trocken						nass
Astron. Tag vom Freitag den 7. auf Samstag den 8. August 1891.												
Vor Anker: Fleur de Lys-Hafen.						In See: —						
Therm. Max. 7·9 Min.: 3·0. Missw.: 14" W. Mittagsbest.: B. 77° 34' N. L. 15° 10' O.												
1	NW	3—4	29·77	756·3	5·1	3·4	8·1	3·7	r	—	6—7	regnerisch
8	NW	1—3	29·76	756·0	6·5	5·1	3·0	3·0	r	—	8—9	trübe
12	NNW	2—3	29·79	756·4	7·0	7·6	6·6	3·0	r	—	10	mistig
4	W	5	29·82	757·1	8·0	7·5	6·6	3·4	r	—	9—10	sehr bewölkt
8	W	3	29·81	757·0	10·1	7·6	6·9	3·5	r	—	8—9	unfreundlich
12	S	1—2	29·80	757·0	10·5	7·0	6·2	3·3	r	—	9—10	dichte Wolken

Fleur de Lys-Hafen mit Meestich aufgenommen. In der Van Keulen-Bai nirgends mehr Eis zu sehen. Abends Bourbon-Bai angedeutet. Viele Wal- wale in den Buchten gesehen. Ein norwegisches Schiff ist im Bel-Sund in Sicht

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer		Thermomet.		Wasser- temper.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen	
			I	II	Therm. am Barometer	trocken						nass
Astron. Tag vom Samstag den 8. auf Sonntag den 9. August 1891.												
Vor Anker: Fleur de Lys-Hafen.						In See: —						
Therm. Max.: 9·6 Min.: 5·3 Missw.: 14° W. Mittagsbest.: B. 72° 42' N. L. 14° 38' O.												
4	N	2	29·82	757·3	9·4	5·5	3·1	3·9	r	—	8-10	mistig
8	WSW	2—3	29·80	756·8	7·8	5·7	3·8	3·0	r	—	10	unfreundlich
12	SW	4—6	29·80	756·0	7·7	5·9	3·3	3·0	r	—	10	düst. Wetter
4	NW	2—3	29·78	756·0	7·2	5·6	4·3	3·0	r	—	8	leichte Lustg.
8	NW	2—3	29·75	756·0	7·0	6·4	4·6	3·2	r	—	7—8	abermächtige Trübung
12	WNW	2—3	29·78	756·3	7·8	5·0	4·0	3·2	r	—	6—8	sehr mistig

Einen großen Theil der Van Keulen-Bai abgesegelt und untersucht, hierauf Fahrt zur Recherche-Bai, in der noch viel Gletschereis sichtbar ist. Abends bei Ausfahrt vom Bel-Sund Dampfer Anania aus Bremen begegnet. An Bord desselben befindet sich eine Commission, welche Spitzbergens Kohlenlager untersuchen will

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer			Thermomet.		Wasser- temper.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II	Therm. am Barometer	trocken	nass					
Astron. Tag vom Sonntag den 9. auf Montag den 10. August 1891												
Vor Anker: —			In See Westküste von Spitzbergen.									
Therm. Max.: 4·6. Min.: 2·0. Missw.: 13° W. Mittagsbest.: B. 77° 13' N, L 19° 47' 1' O.												
4	NW	2—3	29·80	756·8	6·1	4·6	3·6	3·8	lb	—	8—9	frühe
8	NW	2—3	29·80	756·7	3·5	2·4	2·0	3·0	lb	—	9—10	nebel. Wetter
12	Calm	—	29·80	756·7	3·5	3·6	3·1	3·0	lb	$\frac{1}{2}$ Sch.	10	zeitw. heftiges Schneegestöb
4	NW	2—3	29·86	758·1	6·5	2·1	1·9	2·6	lb	$\frac{1}{2}$ Sch.	10	drohend
8	NW	1—3	29·86	758·0	6·1	2·0	1·5	2·7	lb	$\frac{1}{2}$ Sch.	10	ganz umzogen
12	NW	1—3	29·88	758·8	5·5	3·6	2·6	2·1	lb	$\frac{1}{2}$ Sch.	8	sehr frühe

Längs der W-Küste Spitzbergens zum Horn-Bund gesegelt. Viele seichte Stellen längs der Küste entdeckt, häufig gelotet. Schwache Brisen, Nebel und Gegenströmme verzögern auch diese Fahrt. Ganze Küste von hier gegen S ausstreif. Mehrere Seebunde von Bord aus erlegt.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer			Thermomet.		Wasser- temper.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II	Therm. am Barometer	trocken	nass					
Astron. Tag vom Montag den 10. auf Dienstag den 11. August 1891.												
Vor Anker: —			In See, Westküste von Spitzbergen.									
Therm. Max.: 6·1. Min.: 0·9. Missw.: 13° W. Mittagsbest.: B 76° 57' N, L 16° 26' 2" O.												
4	NW	1—3	29·80	758·6	6·6	2·5	1·5	2·6	to W lb	—	8—10	nebel. Wetter
8	NW	1—2	29·88	759·0	4·2	1·5	1·1	2·4	to W lb	—	9	frühe
12	NW	0—1	29·88	759·0	3·1	1·2	0·3	1·7	to W lb	—	10	umzogen
4	Calm	—	29·88	759·0	3·0	1·1	0·7	1·5	to W lb	—	10	kalt und
8	SO	1	29·85	758·1	7·5	6·0	6·4	2·0	to W lb	1 H	10	unfreundlich
12	SSO	1	29·80	768·0	5·0	6·9	4·8	2·2	to W lb	—	8—9	mistig

Nur wenig Weg in südlichen Cursen gemacht. Der Strom treibt die Boote immer wieder beim Flauen und Lullen der Brise um jenes Stöck zurück, welches mühselig mit der zeitweise einsetzenden leichten NW-Brise zurückgelegt wurde. Viele Nebelhöcker steigen in W auf. Starker Hagelsturz.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer			Thermomet.		Wasser- temper.	Zustand der See	Nieder- schlag	Beowl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II	Therm am Barometer	trocken	nass					
Astron. Tag vom Dienstag den 11. auf Mittwoch den 12. August 1891.												
Vor Anker: Isbjörn-Hafen im Horn-Sund. In See: Westküste von Spitzbergen.												
Therm. Max. 6.4. Min.: 2.6. Meerw.: 13° W. Mittagshest.: E 77° 0' N, L 15° 27' 13'.												
4	SSO	1	29.84	756.0	7.0	1.5	4.0	2.0	10 W 1b	2 R	10	regnerisch nebelig
8	SSO	1	29.81	757.1	6.0	2.9	2.3	2.1	b	1 Sch 3 R 2 N	10	mistig aufgewandelt
12	NW	1	29.80	757.0	5.0	2.7	2.2	2.0	10 W 1b	1 R 1 Sch 3 N	10	trübes
4	SW	1	29.79	756.1	6.0	4.0	3.7	2.3	10 W 1b	2 R 1 Sch	10	Wetter
8	SW	2—4	29.72	755.0	6.0	1.0	5.6	2.1	10 W 1b	4 R	10	zeitweise Regen
12	SW	1	30.77	756.3	9.8	5.3	4.6	2.0	10 W 1b	1 Sch 4 R	10	Schnee und Hagel

In den Horn-Sund eingelaufen und im Isbjörn-Hafen geankert. Regen, Schnee und Hagelsturm lösen einander ab. Die Karte vom Isbjörn-Hafen (von Sr. Excellenz dem Herrn Marine-Commandanten Baron Stenbeck) verhilft uns zu einem sehr guten Ankerplatz. Im Hintergrunde des Horn-Sundes liegen noch beträchtliche Mengen Baienssee: auch Strand- und treibendes Gletschereis ist zahlreich vertreten. Vegetation am Strande äußerst spärlich. Wilczek-Gletscher rückt gegen die See zu vor, bedeckt gegenwärtig den halben Hafen. Unzählige Mengen von Vogelwild überall, wohin der Blick sich richtet. Horn-Sund-Pick in Nebel und Dunst gehüllt.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer			Thermomet.		Wasser- temper.	Zustand der See	Nieder- schlag	Beob- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II	Therm. am Barometer	trocken	nass					
Astron. Tag vom Mittwoch den 12. auf Donnerstag den 13. August 1891.												
Vor Anker: Isbjörn-Hafen. In See: Westküste v. Spitzbergen u. Arktisches Meer.												
Therm. Max.: 4.2. Min.: 1.6. Meerw.: 12° W. Mittagshest.: B 15° 20' 1' N, L. 15° 29' 3' O.												
4	NW	3—4	29.80	757.0	6.8	3	2.4	2.5	b	—	4—6	aufklärend
8	NW	3—4	29.91	757.2	6.9	3.0	2.5	2.7	b	—	4	theilw. heiter
12	SW	3—4	29.86	758.1	4.1	1.6	1.1	2.3	b	1 Sch	6—6	Nebelbänke in NW
4	NW	4—5	29.89	759.0	5.6	2.0	1.2	2.0	b	—	4—6	kalt, heiterer Tag
8	NW	1	29.93	760.2	5.6	3.6	3.1	3.0	b	1 Sch	4—5	zeitw. leichter Schneefall
12	NW	4	30.86	761.0	9.8	4.2	3.6	3.9	1b	1 Sch	4—5	Schneefall

Um 5^h p. m. nach Beendigung einer Excursion am Lande unter Segel gesetzt und die Heimreise angetreten. Um 2^h Nachts auf der Höhe vom Südcap Spitzbergens 6—7 Meilen Fahrt stündlich im Course, bei frischer NW-Brise.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer		Thermomet.		Wasser- temper.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen	
			I	II	Therm. an Barometer	trocken						nass
Astron. Tag vom Donnerstag den 13. auf Freitag den 14. August 1891.												
Vor Anker: — In See: Arktisches Meer.												
Therm. Max.: 6·6. Min.: 2·5. Missw.: 10° W. Mittagsbest.: B. 78° 59' 7" N. L. 15° 30' 0".												
1	NW	1—3	29·98	761·6	10·0	6·6	4·9	3·0	1b	$\frac{1}{2}$ Sch	4—5	leichter Schneefall
2	NW	2—4	30·01	762·6	6·6	3·0	2·5	3·0	1b	—	7—8	mäßig in N und NW
12	NW	4	30·08	763·0	7·0	2·8	2·5	2·9	1b	—	9—10	feuchte, kalte Luft
1	NW	3	30·06	763·4	6·5	3·6	2·9	3·6	1b	—	9—10	sehr bewölkt
8	NW	2—3	30·06	763·8	6·8	5·0	4·0	4	b	—	6—8	unfreundlich
12	N	1—2	30·08	763·9	7·7	6·0	5·6	5·1	b	—	3—4	aufheiternd

Günstige Brisen beschleunigen die Heimreise. Bären-Insel wieder in dichten Nebel gehüllt. Nirgends mehr Eis zu sehen. Kalter Tag.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer		Therm. an Barometer	Thermomet.		Wasser- temper.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II		trocken	nass					
Astron. Tag vom Freitag den 14. auf Samstag den 15. August 1891												
Vor Anker: —						In See: Arktisches Meer.						
Therm. Max.: 12·0. Min.: 3·4. Missw.: 8° W. Mittagsbest.: B. 73° 24' 3" N. L. 16° 17' 8" O.												
4	ONO	2—3	30·10	764·6	7·0	3·5	2·5	4·8	b	—	8—9	heiteres und
8	ONO	2—3	30·12	765·1	7·4	11·9	10·8	5·0	1b	—	8—9	klares Wetter
12	ONO	2—3	30·12	765·2	7·3	7·0	0·9	3·9	1b	—	8	Sonnenschein
4	ONO	4—5	30·09	764·1	7·0	1·5	4·0	3·8	1b	—	3—4	ganz leichte
8	ONO	6—6	30·06	763·5	10·0	7·0	6·4	4·0	b	—	5—6	Trübung
12	O	6—7	30·06	763·5	11·0	1·0	4·0	4·0	b	—	6—7	bewölkt

Course auf das Nordcap. Rasche Fahrt südwärts. Krabbenest vom Mast entfernt. Schöner, heiterer Tag. Zunehmende Temperatur.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer			Thermomet.		Wasser- temp.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Wetterungs- verhältnisse im allg- meinen
			I	II	Therm. am Barometer	trocken	nass					
Astron. Tag vom Samstag den 15. auf Sonntag den 16. August 1891.												
Vor Anker: —						In See: Arktisches Meer.						
Therm. Max.: 7° 1. Min.: 3° 9. Misew: 7° W. Mittagsbest.: B. 70° 42' 1" N, L. 21° 21' 2" O.												
4	O	6—7	30·00	762·1	11·0	7·0	6·6	4·0	b	—	7—9	rasch annehm. Bewölkung
8	O	7—8	30·09	762·0	11·0	6·0	5·4	4·5	b	—	10	frisch. Wind
12	O	4—6	29·98	761·5	12·0	4·0	3·6	4·6	b	—	10	sehr drohend in NO
4	O	4—6	29·97	761·0	10·1	5·5	4·3	4·3	b	—	10	ganz umzogen
8	O	3—4	29·97	761·0	11·0	6·0	4·7	4·6	b	4 N	10	höig-nebelig
12	O	3—4	29·97	761·0	11·1	6·0	4·3	4·6	b	4 N	10	dichter Nebel

Erischender Ostwind. Wetter drohend. General-Distanz 150 Meilen im Course
SO u. S. Seewassertemperatur steigt rasch.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer		Therm. am Barometer	Thermomet.		Wasser- temp.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II		trocken	nass					
Astron. Tag vom Sonntag den 16. auf Montag den 17. August 1891.												
Vor Anker: —						In See: Arktisches Meer.						
Therm. Max.: 11·7. Min.: 9·0. Misew. 5° W. Mittagsbest.: B. 69° 55' N. L. 22° 53' O.												
4	NO	3—4	29·96	760·6	12	9·2	9·1	6·8	lh	—	10	dichter Nebel
8	NO	2—3	29·97	761·0	13·1	9·6	9·5	7·9	lh	—	6—7	nebel. Wetter
12	Variabl.	1	29·95	760·3	12·1	9·4	9·3	8·8	lh	—	5—6	aufheiternd
4	Variabl.	0—1	29·95	760·4	12·0	9·0	9·0	9·2	r	—	3—4	klar
8	Calm	—	29·96	760·1	15·0	11·5	11·1	10·0	r	—	1—2	hell
12	Calm	—	29·97	760·1	15·5	11·6	11·1	10·0	r	—	3—4	Sonnenschein

Nebel bis 6^h p. m., dann bei Lichtung des Nebels gesammte Küste Fin-
markens in Sicht. Course auf Foglö-Sund. Viele Schiffe gesichtet. Zunehmende
Wärme, abnehmende Nachthelle

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer			Thermomet.		Wasser- tempet.	Zustand der See	Nieder- schlag	Gewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II	Therm. am Barometer	trocken	nass					
Astron. Tag vom Montag den 17. auf Dienstag den 18. August 1891.												
Vor Anker: Tromsø. In See: In den Fjorden an der Nordküste Norwegens.												
Therm. Max.: 14° Min.: 10° Missw.: 5° W. Mittagsbest.: B. —, L. —.												
4	N	4—5	29.92	760.0	14.2	12.0	12.0	16.1	r	—	2—4	heiterer Tag
8	N	3—5	29.92	760.1	13.9	11.2	11.0	11.2	r	—	1—3	schönes und
12	N	3—5	29.92	760.0	12.8	10.9	10.5	10.1	r	—	1—3	klares Wetter

Durch die Sunde von Fjorde Norwegens nach Tromsø gesteuert. Schönes, halteres Wetter. Angenehmer, warmer Sonnenschein 8^h p. m. in Tromsø geankert. Abschluss der arktischen Reise Ende der meteorologischen Beobachtungen.

Nautisch-meteorologisches Tagebuch

und

Auszüge aus dem Beschäftigungs- und Jagd-Journal

der

Jacht FLEUR DE LYS II.

— — —

Reise 1892.

— — ♦ — —

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer			Thermomet.		Wasser- temp.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II	Therm. am Barometer	trocken	nass					
Astron. Tag vom Mittwoch den 6. auf Donnerstag den 7. Juli 1892.												
Vor Anker: Tromsø.						In See: Fjorde und Arktisches Meer.						
Therm. Max.: 14·8, Min.: 8·8, Mittsw.: 10° W. Mittagsbest.: B 75° 25' 6" N, L. 18° 20' 0"												
1	Calm	—	29·68	764·0	11·9	14	18·5	6·2	h	—	heil.	heiter
8	NO	2—3	29·68	764·0	13·5	13·6	12·9	5·9	1b	—	2—4	heiter
12	NO	3—4	29·69	764·0	15·0	10·9	11·1	5·4	1b	—	4—6	etwas umzieh.
4	NO	5	29·70	764·6	15·8	8·9	5·9	5·0	h	—	6—7	umwölkt
8	NO	4—5	29·72	766·0	13·0	10·5	7·5	4·4	h	2 N	3—4	Nebelbank
12	NO	3—4	29·72	766·5	14·0	10·8	7·9	4·2	h	2 N 1 N	3—4	

14 p. m. Tromsø verlassen. Durch die Schären der Tromsø nordwärts ge-
dampft und um 6^h p. m. die Ausfahrt des Lange-Fjord erreicht. Cours des Nebel-
wetters wegen 30 Meilen westlich von Bären-Insel genommen. Ökonomische Fahrt-
geschwindigkeit von 9·5 Meilen eingehalten. Mittags Generaldistanz 222 Meilen. Das
Sinken der Temperatur macht sich mit zunehmendem Abstand von Norwegen
schon am ersten Tage auffällig fühlbar.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer			Thermomet.		Wasser- temp.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II	Therm. am Barometer	trocken	nass					
Astron. Tag vom Donnerstag den 7. auf Freitag den 8. Juli 1892.												
Vor Anker. —						In See: Arktisches Meer.						
Therm. Max. 0·0, Min.: 1·0, Mittsw.: 15° W. Mittagsbest.: B. 76° 28' N, L. 14° 6' O												
1	NO	2—3	29·70	766·6	10·0	0·0	5·7	3·9	h	2 N	1—2	Wind flaut
8	NO	2—3	29·73	766·5	0·0	0·0	2·9	2·9	1b	2 N	3—4	Nebelb. in O
12	ONO	4—5	29·71	766·0	4·9	1·5	1·0	1·0	h	2 N	6—7	dichter Nebel in O
4	NO	5—6	29·71	766·0	3·0	0·0	0·8	0·1	h	—	8—9	zunehmende
8	NO	3—4	29·72	766·0	4·1	1·0	1·0	—	h	—	7—8	Bewölkung
12	NO	2—3	29·70	766·0	0·2	1·0	1·0	2·0	h	—	4—5	aufflackernd

Eine vorübergehende Lichtung des Nebels veranlaßt uns, wieder Course zur Bären-Insel zu nehmen. Nach kurzer Zeit jedoch und nachdem der Nebel bei Annäherung an diese Insel immer dichter wurde, erfolgt die Wendung in den früheren Course, der auf das Skurup von Spitzbergen gerichtet ist. Nachts um 2^u erstes Eis gesichtet, loses Treibeis, das allmählich dichter wird und die Jacht zwingt, westlichen Course einschlagen. Bei zunehmender Entfernung von Bären-Insel wird die Algen-sphäre wieder lichter, am Morgen kühlt es ganz. Das Treibeis liegt wie im Vorjahre bei Bären-Insel, in westöstlicher Richtung verlaufend und 40–50 Meilen westlich von dieser Insel nach Norden abweichend. 80 u. m. Südkap dwars; viel Seendeis gesehen. Zu Mittag vor der Einfahrt in den Horn-Sund.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer			Thermomet.		Wasser- temper.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II	Therm. am Barometer	trocken	nass					
Astron. Tag vom Freitag den 8. auf Samstag den 9. Juli 1892.												
Vor Anker. Coal-Bai.						In See. Westküste von Spitzbergen.						
Therm. Max.: 12.4. Min.: 1.2. Massw.: 14° W. Mittagsbest.: B. 72° 7' N, L. 15° 1' O												
4	NO	1	29.80	757.0	7.2	7.8	6.9	2.4	r	—	1—2	heiter
8	NO	1—3	29.82	758.0	13	2.4	1.0	2.0	r	—	1—2	reine, durch- sichtige Luft
12	NO	2 0—1	29.85	758.5	13	1.6	1.0	2.3	r	—	0—1	gute Fernsicht
4	Calm	—	29.92	760.0	12.6	7.6	7.0	3.8	r	—	—	klare Luft
8	NO	1	29.92	760.0	16	10.0	2.1	3.6	r	—	—	wolkenlos
12	Calm	—	29.99	762.0	17	12.0	11.2	3.7	r	—	—	heiter Wetter

Die Einfahrt in den Egeffjord ist wieder von treibendem Baieneis verhältnissmässig. Durchbruch durch diese Schichte loses Eises gelingt jedoch gut. In der Coal-Bai hebet keinen Eisang bemerkt. Erfolgreiche Renithienjagden.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer		Thermomet.		Wasser- temper.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen	
			I	II	Therm. am Barometer	trocken						nass
Astron. Tag vom Samstag den 9. auf Sonntag den 10. Juli 1892.												
Vor Anker: Coal-Bai.						In See: —						
Therm. Max.: 12 5. Min.: 8 5. Messw.: 14° W. Mittagsbest.: B. 78° 7' N, L. 15° 1' O.												
4	Calm	—	29.99	762.0	16	12	11.2	2.4	r	—	Wolkenlos	
8	Calm	—	30.00	762.0	15	11	10	2.5	r	—	heiter	
12	Calm	—	30.00	762.0	14.4	9.3	9.6	2.5	r	—	Sonneneinstr.	
4	Calm	—	30.00	762.0	15	9.0	8.6	2.4	r	—	durchsichtige	
8	Calm	—	30.00	762.0	14.5	10.0	9.5	2.4	r	—	und klare Luft	
12	Calm	—	30.02	762.2	14.0	12	11.2	2.4	r	—	schön Wetter	

Probeyolles Wetter bei gänzlicher Windstille: zahlreiche Stelfzüge am Lande und Bootsexursionen vorgenommen. Viel mehr Renithiere angetroffen, als zur selben Zeit im Vorjahre.

Station	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer			Thermomet.		Wasser- temper.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II	Therm. am Barometer	trocken	nass					
Astron. Tag vom Sonntag den 10. auf Montag den 11. Juli 1892.												
Vor Anker: Advent-Bai.						In See: Eidfjord.						
Therm. Max.: 14·8. Min.: 11·5. Mischw.: 12° W. Mittagshest. B. 78° 16' N, L. 15° 40' O.												
4	Calm	—	30·03	762·2	17	13·9	13·0	3·4	r	—	—	heiter
8	Calm	—	30·04	762·4	16	13·0	12·2	3·4	r	—	—	wolkenlos
12	Calm	—	30·06	763 0	16	12	12	3·8	r	—	—	schön
4	Calm	—	30·06	763·0	16	12	12	3·4	r	—	—	klarer und
8	Calm	—	30·05	762 0	14	12	12	3·8	r	—	—	heiter. Himmel
12	Calm	—	30·05	763·0	16	14·5	12 9	3·1	r	—	—	Sonnenschein

Übertahrt am Advent-Bai bei stets gleich schönem, beständigem Wetter

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer		Thermomet.		Wasser- temper.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen	
			I	II	Thermo- am Barometer	trocken						nass
Astron. Tag vom Montag den 11. auf Dienstag den 12. Juli 1892.												
Vor Anker: Advent-Bai						In See: -						
Therm. Max.: 12° 4. Min.: 8° 5. Mischw.: 13° W. Mittagssost.: B. 78° 15' N, L. 15° 40' O.												
4	N	1—2	30·06	763·0	18·8	11	8·8	4·5	r	—	—	heiter
8	NW	1—2	30·06	763·0	14	10·9	10	4·2	r	—	—	hell und heiter
12	NW	1—2	30·06	763·1	18·5	10·0	9	4·3	r	—	1—2	langsam ein- setzend. Nebel
4	NW	2—3	30·06	763 0	13·9	8·9	8	4·5	r	—	3—4	zunehmend
8	NW	3—5	30·05	763 0	12·4	8·2	8·7	4·2	r	—	5—8	zunehmende Bewölkung
12	NW	1—3	30·06	763·0	13·4	12·1	11·5	4·5	r	—	7—8	Nebel

Die Vegetation ist immer viel weiter vorgeschritten, als zur selben Zeit im Vorjahre. Die Prunessäulen nützen mit Hühnersäfer dem Jagdsport. Zahllose Reothiere fallen allen Jägern zum Opfer. Die innerste Partie der Advent-Bai diesmal unterzucht und leicht gefundea. Das Thal im Hintergrunde der Bucht ist gänzlich verunpft. Langsam einfallender Nebel und zunehmende Bewölkung deuten auf eine Änderung des Wetters. Die angenehmen, warmen Tage unter dem 73. Breiten-grad scheinen zu Ende gehen zu wollen. Außer treibendem Eise im Hauptfjord, welches die Fährten theilweise behindert, noch von kleineren größeren Eismassen belästigt werden. Ein kleines norwegisches Fischerfahrzeug im Eidfjord gesichtet. Entengänse mit ihrer jungen Brut bevölkern die Bucht. Große Jagdbeute gemacht. Mehrere Füchse am Lande gesehen.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer			Thermomet.		Wasser- temper.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II	Therm. am Barometer	trocken	naß					
Astron. Tag vom Dienstag den 12. auf Mittwoch den 13. Juli 1892.												
Vor Anker: Advent-Bai.						In See: Eisfjord.						
Therm. Max.: 19° 1. Min.: 8° 2. Miesw.: 13° W. Mittagsbest.: B. 76° 16', L. 15° 40' O.												
4	NW	1—2	30·05	763·0	14	12·9	11·2	5·0	r	$\frac{1}{2}$ N	1—4	nebelig
6	NW	1—3	30·06	763·0	14·1	12·6	10·9	5·2	r	$\frac{2}{3}$ N	1—6	feucht
12	W NW	3—4	30·06	763·3	14·9	13·2	10·1	5·3	r	— 4 N	7—8	kalt und
4	W	1—3	30·07	763·5	16·2	6·3	8·1	5·1	r	3 N	1—3	trübe
8	NW	1—3 1—4	30·05	763·0	14·1	8·0	7·8	5·0	r	4 N —	2—5	rasch ziehende
12	W	2—3	30·05	763·0	13·9	10·0	10·8	6·0	r	3 N	1—3	Nebelbänke

Zusammenkunft mit einem norwegischen Fangstörzeug in der Advent-Bai. Einige schöne Escharenfelle erstanden. Jagden am Lande und Lothungsarbeiten fortgesetzt. Feuchtes, kaltes Wetter bei hauptsächlich nordwestlichen Winden.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer			Thermomet.		Wasser- Lappet	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II	Therm. am Barometer	trocken	naß					
Astron. Tag vom Mittwoch den 13. auf Donnerstag den 14. Juli 1892.												
Vor Anker: Sassen-Bai						In See: Eisfjord.						
Therm. Max. 13·8. Min. 8·3. Miesw. 12·5° W. Mittagsbest. B. 78° 20' N, L. 16° 15' O.												
4	NW	1—4	30·07	763·8	13·3	11·2	11·3	6·0	r	1 N	8-10	mistig
6	W	1—3	30·07	763·6	12·5	11·0	11·0	4·1	r	4 N	8-10	rasch vorüber- ziehende
12	WNW	3—3	30·08	763·7	12·0	3·9	9·2	3·5	r	4 N	10	Nebelbänke
4	NW	1—4	30·07	763·5	12·0	5·3	8·4	3·2	r	4 N	30	sehr mistig
8	Calm	—	30·05	763·0	11·9	8·9	3·0	4·1	r	4 N	10	ganz umhogen
12	W NW	1—2 1—3	30·06	762·9	18·6	12·5	12·0	4·0	r	4 N	10	trübe

Sonne den ganzen Tag unsichtbar. Fuhr zum Cap Thordsen und zur Sassen Bai; einen dritten guten Ankerplatz in denselben ausfindig gemacht.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer			Thermomet.		Wasser- temper.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II	Therm. am Barometer	trocken	nass					
Astron. Tag vom Donnerstag den 14. auf Freitag den 15. Juli 1892.												
Vor Anker: Saasen-Bai.						In See: Eisfjord.						
Therm. Max. 8·6. Min. 0·2. Messw.: 12·6° W. Mittagsbest.: B. 78° 26' N. L. 16° 16' O.												
1	SW	2—4	30·06	763·5	12	8·6	6·9	7·0	7b	—	10	trübes Wetter
8	SW	2—4	30·06	763·5	10·5	8·5	4·9	3·9	7b	—	10	unfreundlich
13	SW	2—4	30·04	763·0	10	8·4	3·0	2·6	7b	—	10	kalt und
4	SW	2—4	30·03	763·0	8·9	0·4	0·4	2·3	7b	—	8—10	frostig
8	SW	2—4	30·03	763·0	8	1·0	1·0	2·4	7b	—	8—8	sehr trübe
12	SW	2—4	30·04	763·0	8	8·9	3·7	2·3	7b	—	8	umzogen

Vorjährige Untersuchungen fortgesetzt. Die Frauen Prinzessinnen helfen thätig mit. Viele Anhöfen werden heutzutage Aukerplatz genannt gewechselt. Kaltes, frostiges Wetter. Sehr ergiebige Renntierjagden hier abgehalten.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer		Therm. am Barometer	Thermomet.		Wasser- temper.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II		trocken	nass					
Astron. Tag vom Freitag den 15. auf Samstag den 16. Juli 1892.												
Vor Anker. Soeden- und Temple-Bai.						In See: Eidfjord, Saasen-Bai.						
Therm. Max. 5·1. Min. 1·3. Missw. 12·5° W. Mittagsbest. B. 78° 26' N. L. 16° 13' O.												
4	S	1—3	30·04	763·0	8	4·9	4·6	2·3	r	—	8—9	Nebel lichtet.
8	SO	2—5	30·00	762·1	7	4·5	4·1	2·1	r	—	8—10	sich zeitweise
12	NO	3—6	29·96	761·0	6	3·9	3·2	2·4	r	—	8—10	unfreundlich
4	SO	1—3	29·95	760·8	6	2·0	2·2	2·3	r	—	8—10	leichte Trüb.
8	Calen	—	29·94	760·2	7	3·9	3·5	2·0	r	—	8—10	mistig
12	SO	1—2	29·92	759·1	8	3·1	3·6	2·0	r	—	8—10	ganz umzogen

Erforschung der Temple-Bai. Aufnahme des Bjornas-Hafens.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer		Thermomet.		Wasser- temper.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen	
			I	II	Therm. am Barometer	trocken						nass
Astron. Tag vom Samstag den 16. auf Sonntag den 17. Juli 1892.												
Vor Anker: Gänse-Inseln und Cap Wijk.						In See: Elsfjord.						
Therm. Max. 7.3 Min. 4.0 Misaw. 12.6° W. Mittagsbest.: B. 78° 25' N. L. 16° 17' O.												
1	S	2—4	29.58	769.0	0	7.3	7.4	2.0	1	—	8-10	Jast. Firm
3	SO	1—2	29.58	768.5	8	6.8	6.7	3.0	1	—	8-10	feuchte und kalte Witter.
	SW	2—3										
12	S	3—5	29.58	768.6	8	5.3	5.4	3.1	1	—	8-10	
4	S	2—5	29.54	768.0	5	4.8	4.2	3.0	1	—	8-10	umzogen
8	S	2—5	29.56	768.0	8	5.0	5.0	3.1	1½	1 R	8-10	regnerisch
12	S	6—7	29.56	768.0	0.8	7.0	7.0	3.2	1	2 R	8-10	sehr unendlich
		2—3										

Einen wichtigen Besuch den Gänse-Inseln abgestattet. Hier noch mehr Vogelwelt auf diesen angetroffen, als im Vorjahre. Vom Gips-Hock springt eine große Eishalbinsel gegen die Klaas Billen-Bai vor, dieselbe ist ganz flach, besteht aber aus festem, dickem Baueis. Die Wassertemperatur beträgt ganz nahe an dieser Eishälfte noch 2.5°. Die Klaas Billen-Bai und die Skans-Bai sind noch fest zugefroren. Der projectierte Besuch dieser Buchten muss unterbleiben. Mehrere Seehunde die sich am Eise sonnen, erlegt. Cap Wijk im North-Fjord, dem unser nächster Besuch gilt, ist ziemlich eisfrei. Südlicher, feuchthafter Wind beeinträchtigen unsere Arbeiten, indem der Aufenthalt in den Booten höchst unangenehm wird. Dampfboot-Partie in die Dickson-Bai. Seehundsjagd.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer		Therm. am Barometer	Thermomet.		Wasser- temper.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II		trocken	nass					
Astron. Tag vom Sonntag den 17. auf Montag den 18. Juli 1892												
Vor Anker: Cap Wijk, Bucht östlich hiervon.										In See: —		
Therm. Max. 7.3. Min. 4.7. Misw.: 14° W. Mittagsbest. B. 78° 34' N. L. 15° 5' O.												
1	S	1—2	29.55	768.0	10	7	6.5	3.7	r	1 R	8-10	Regenwetter
3	Caln	—	29.54	768.0	10	6	5.6	3.6	r	4 R	8-10	sehr trübe
12	Caln	—	29.54	768.0	8	5	4.8	3.5	r	8 R	8-10	starker Regenfall
4	Caln	—	29.54	768.0	9	4.5	4.2	3.5	r	1 R	8-10	umzogen
8	Caln	—	29.53	768.0	9	5	4.5	3.2	r	—	8-10	leichte
	S	1—3										Lichtung
12	S	1—3	29.54	768.0	10	0	5.2	3.9	r	1 R	8-10	regnerisch

Komp-Bai mit Dampfboot abgefahren und hierbei Configurationen dieser Bucht richtiggestellt. Große Eisberge von den wunderlichsten Formen, Contouren und Färbungen treiben mit dem Strom auf und ab. Viele sogenannte Vogelberge in diesem Theile des Eisfeldes beobachtet. Sehr reiche Jagdbeute gemacht. Windstille und Regenfall. Zahlreiche Lotterungen vorgenommen.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer		Thermomet.		Wasser- temper.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen	
			I	II	Therm. an Barometer	trocken						nass
Astron. Tag vom Montag den 18. auf Dienstag den 19. Juli 1892.												
Vor Anker, Cap Wijk.						In See, Westküste Spitzbergen.						
Therm. Max: 8·2. Min.: 1·8. Missw.: 14° W. Mittagsbest.: B 79° 30' 1" N, L. 10° 19' 0"												
4	Caln	—	29·83	758·0	8·8	6	8·8	3·8	r	—	8-10	bewölkt
8	S	1	29·84	757·1	9·0	6	8·4	3·9	r	—	8-10	sehr bewölkt
12	Caln	—	29·80	756·8	9·5	5·6	8·7	4·2	r	—	10	windstill
4	Caln	—	29·74	756·2	8·0	3·9	8·2	3·6	1b	R	10	mistig und
8	S	1	29·64	753·0	7·2	3·9	7·5	3·5	1b	2 R	10	regnerisch
	NO	1-2										
12	NO	3-4	29·64	753·0	6·8	3·3	7·1	3·0	1b	1 H	10	Eisfeld, hef- tiger Schnee- fall
		5-7								1 H		
		9-10								2 Sch		

Eisfjord verlassen. Fahrt nach Nord-Spitzbergen bei ruhiger See und größtentheils Windstille. Zwei große Walfische gesichtet. Kurz vor Mittag auf der Höhe von Danes Eiland bricht ein schweres NO-Wetter ohne vorherige Anzeichen aus. Viel Eis in N an Sicht.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer		Thermomet. an Barometer	Thermomet.		Wasser- temper.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II		trocken	nass					
Astron. Tag vom Dienstag den 19. auf Mittwoch den 20. Juli 1892.												
Vor Anker. Kobbø-Bai und Danes Eiland.						In See. Westküste Spitzbergen.						
Therm. Max.: 2·0 Min.: 0·0 Missw.: 18° W. Mittagsbest.: B 79° 60' N, L. 11° 1' 0".												
4	NO	9—7	29·62	752·2	7	1·9	1·4	2·0	r	4 R	8-10	mistig
8	NO	7—2	29·57	751·2	6	1·0	0·7	2·1	r	4 Sch	10	ganz umzog.
12	NO	6—8	29·52	750·0	5	0·9	0·7	2·0	r	4 Sch	10	trübe
4	NO	5—7	29·57	751·2	5	0·2	0·1	2·1	r	4 Sch	10	Wolken hängen sehr tief
8	W	3—3 1—2	29·63	752·2	6	0·3	0·4	2·0	r	4 Sch	10	
12	W	3—4 4—5	29·65	753·0	6·5	1·2	1·1	1·9	r	4 Sch	10	düsteres Firmament

In die Kobbø-Bai abgefallen und Wetterbesserung abgewartet. Kobbø-Bai aufgenommen. Diese Bucht bietet guten Schutz gegen NO-Wetter.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer		Therm. am Barometer	Thermomet.		Wasser- temper.	Zustand der See	Nieder- schlag	Höhen- druck	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II		trocken	nass					
Astron. Tag vom Mittwoch den 20. auf Donnerstag den 21. Juli 1892.												
Vor Anker: Magdalenen-Bai. In See: Westküste Spitzbergen.												
Therm. Max. 2·6. Min. 0·8. Miasw.: 18° W. Mittagsbest.: B. 70° 32' N, L. 11° 22' O.												
4	SW	3—5	29·04	753·0	7	1·9	1·7	1·9	1b	28Sch & N	10	nebelig
8	"	4—8 6—9	29·05	753·2	6	1·8	1·7	1·8	1b	48Sch	10	heftiges Schneegeästb.
12	S	7—9	29·06	753·8	6	1·6	0·8	1·9	1b	48Sch	10	
4	S	7—8	29·06	753·4	6	1·8	1·6	2·1	1b	2 R	10	kalte und feuchte Witter.
8	S	6—7	29·06	753·8	6·5	1·9	1·8	2·2	1b	1Sch	10	mist. Atm.
12	"	4—7	29·08	753·8	7	2·4	2·2	2·3	1b	1½ Sch	10	

Durchfahrt zum Smeerenburger Bucht noch ungeeignet. Wind springt nach S und weht steil. Ankerplatz in die Magdalenen-Bai verlegt. Schwere Eispressungen durchgemacht und heftigen Eiszug ausgehalten.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer		Therm. am Barometer	Thermomet.		Wasser- temper.	Zustand der See	Nieder- schlag	Höhen- druck	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II		trocken	nass					
Astron. Tag vom Donnerstag den 21. auf Freitag den 22. Juli 1892.												
Vor Anker: Norway und Vogeleang. In See: Nordküste Spitzbergen 80° φ.												
Therm. Max. + 3·0. Min. - 3·8. Miasw.: 18° W. Mittagsbest.: S 70° 51' N, L. 11° 40' O.												
4	S	2—4	29·88	754·0	7	3·9	3·2	1·6 0·5	1b	1 R 6—8		in O. heiter
8	SW	4—6	29·76	756·0	8	3·9	3·2	0·9 0·4 0·2 0·9	1b	—	4—6	in W. trübe
12	S	1—3	29·84	758·0	9	3·8	3·2	1·0 1·6 1·2	r	—	4—6	theilweise aufheiternd
4	O	1—2	29·85	759·0	10	3·4	3·0	2·0	r	—	4—6	
8	Calm	—	29·83	760·0	9	4·9	4·7	2·1	r	—	4—8	ziemlich klar
12	S	2 1	29·97	761·0	10	6·0	5·8	2·2	r	—	4—6	Eisblock in W.

24 p. m. Abfahrt von der Magdalenen-Bai. Es tritt ein entschiedener Umschwung im Wetter ein. Abflauende, südwestliche Brise, die am Mitternacht ganz lullt. Die Briseussicht, welche die Jacht in der Magdalenen-Bai so bedrängte und uns auch zu einer Verkürzung des Aufenthaltes in dieser Bucht zwang, ist 2—3 Meilen

westlich der Einfahrt in See zu bemerken. Diese Eismengen treiben mit dem Ströme nordwärts, der, soviel Peilungen der höchst ungenau aufgenommenen Küste ergeben, hier mit einer Geschwindigkeit von 0·8—0·4 Meile pro Stunde auftritt. Hacketts Headland ist eisfrei und auch 8 Meilen nördlich dieser Vorgebunge ist das Wasser noch gut schiffbar, denn die wenigen, hier und da verstreut liegenden Eisschollen bilden kein nennenswertes Hindernis. Bei Breite 80° 40' N beginnen die Schollen und Fladen dichter zu werden und ermöglichen den weiteren Vorstoß nördlich nur mehr bis Breite 80° 8' N. Die Eiskante des von hier nach N ragenden Polareises bildet einen festen Wall und ist im Gegensatze mit den im vorigen Jahre gemachten bezüglichen Wahrnehmungen viel leichter zugänglich als damals. Der Grund hierfür liegt in dem Umstande, dass die heissen S und SW-Brisen des letzten Tages das treibende Eis an die feste Kante des Eises angedrückt haben dürften. Es gelingt an stellenweise, bis auf 60 m der starren Eiskante nahezu kommen. Längs derselben mit vermindeter Fahrt des Dampfers dringen wir zwischen Breite 80° 4' und 80° 8' N bis zur Länge 13° 0' vor und müssen sodann den Cours südlich richten, da uns auch vorne, in östlicher Richtung, der Weg gesperrt ist. Der Norway-Canal ist diesmal unzugänglich, weshalb eine Stelle zum Ankern im Canale zwischen Vogelsang und Cloven Cliff ausfindig gemacht werden musste. Guten Ankerplatz im Canale gefunden. Geringer Eiszug. Große, gestrandete Eisberge verbarricadieren gänzlich den Norway-Canal.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer			Thermomet.		Wasser- temper.	Zustand der See	Nieder- schlag	Beob- achtung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II	Therm. am Barometer	trocken	naß					
Astron. Tag vom Freitag den 22. auf Samstag den 23. Juli 1893.												
Vor Anker: Cloven Cliff.						In See: Smøreenburg.						
Therm. Max.: 5·9. Min.: 2·7. Miasw.: 18° W. Mittagsbest.: B 79° 51' N, L. 11° 50' O												
4	Calm	—	29·83	758·8	10	4·9	4·8	2·1	v	—	2—4	heiter
8	S	2	29·41	758·0	10·2	4·2	4·2	2·2	v	—	4—6	leichte Trüb.
12	SW	2—3	29·83	758·0	8·5	3·9	3·9	2·2	v	—	8—10	umzogen
4	SW	2—3	29·82	757·5	9·2	3·8	3·6	2·1	v	—	10	dilatir
8	S	1—2	29·81	757·0	10·2	4·2	4·0	2·6	v	4 R	10	schmutzgrün.
12	Calm	—	29·80	757·0	12·0	5·2	5·7	3·1	v	4 R	10	hebes Wetter

Gedenktafel und Kreuz auf der Spitze der äußeren Norway-Insel in Breite 79° 51' 5" N und Länge 11° 40' O errichtet. Höchste erreichte Breite während des gestrigen Tages 80° 3' 20" N. Vorjähriger Cairn auf der N-Spitze von Cloven Cliff untersucht und hierauf eine Anhöhe dieser Insel bestiegen. Excursion mittels Dampfschiff zur Foul-Bai. Im Laufe der Nacht nach Smøreenburg gedampft und gegenüber dem Danaa-Gat geankert. Fruchtes, unfreundliches Wetter.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer			Thermomet.		Wasser- temper.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II	Therm. am Barometer	trocken	nass					
Astron. Tag vom Samstag den 23. auf Sonntag den 24. Juli 1892												
Vor Anker: Danes Gal und Coal Haven. In See: Westküste Spitzbergen.												
Therm. Max.: 5.1. Min.: 1.9. Missw.: 17" W. Mittagsbest.: B. 79° 34' N. L. 10° 10' O.												
4	Calm SW	1—2 3—4 4—6	29.80	757.0	11	5.0	4.6	3.1	b	4 R	8-10	Regenwetter
5	SW	5—7	29.80	757.0	11	4.0	3.6	3.2	b	³ 5 Sch ¹ 3 H ² 2 R	10	Hagel Schnee
12	SW S	2—4 3—5	29.80	757.0	10	3.2	3.0	3.0	r	2 R	10	kalt und feucht
4	SO	3—5	29.80	757.0	10	2.0	1.8	3.2	r	—	10	
8	SW	2—4	29.80	757.0	11	2.9	2.8	3.2	r	—	10	Nebel
12	Calm	—	29.80	757.0	12	4.2	3.7	3.2	r	—	10	sehr mistig

Zum Coal Haven in der Kings-Bai gedampft und Verneerungsarbeiten dortselbst begonnen.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer		Therm. am Barometer	Thermomet.		Wasser- temper.	Zustand der See	Niederschlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II		trocken	nass					
Astron. Tag vom Sonntag den 24. auf Montag den 25. Juli 1892.												
Vor Anker: Coal Haven und Ebeltofts-Hafen. In See: Kings- und Cross-Bai.												
Therm. Max.: 5.4. Min.: 4.7. Missw.: 17" W. Mittagsbest.: B. 78° 57' N. L. 12° 4' O.												
4	S	2—3	29.82	757.1	11	5.7	5.2	3.0	r	—	10	ganz untrüb
8	S	2—3	29.84	757.8	11	6.2	6.0	3.1	r	2 R.	30	leichter Regen
12	S	2—3	29.86	758.0	10	6.0	6.0	3.2	r	—	10	unfreundlich.
4	S	3—5	29.85	758.0	10	5.8	5.6	3.3	r	1 Sch.	10	düsteres und
8	S	2—3	29.85	758.0	11	6.4	4.9	3.8	r	—	10	mistiges
12	S	2—3	29.85	758.0	11.5	6.2	5.0	3.7	r	1; Sch.	10	Wetter Schneegestöb

Viel Strand- und Grundeis in der Kings-Bai bemerkt. Partien ins Innere aller Buchten und Verzweigungen des Doppelgolfes unternommen. Flüchtige Aufnahme des Ebeltofts-Harbores. Seehunde- und Fuchsjagden. Spuren von Eishörnen in der Möller-Bai angetroffen.

Überall in diesen Buchten guter Ankergrund und Deckung gegen Wind und Seegang gefunden. Gezeitenströmung ziemlich stark.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer			Thermomet.		Wasser- temper.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II	Therm. am Barometer	trocken	nass					
Astron. Tag vom Montag den 25. auf Dienstag den 26. Juli 1892.												
Vor Anker: Eddolls-Hafen und Middle Hook Harbour.								In See: Westküste Spitzbergen.				
Therm. Max.: 7.9. Min.: 4.1. Missw.: 14° W. Mittagsbest.: B. 77° 36' N. L. 15° 0.												
4	S	1—2	29.88	29.758.0	12	7.8	7.1	3.9	r	—	10	umwogen
8	Calm	—	29.82	29.757.5	11	7.2	6.9	3.2	r	—	10	ganz umwölkt
12	Calm	—	29.80	29.757.2	11	6.9	6.8	3.0	16	2 N	10	sehr trübe
4	SW	2—4	29.78	29.757.0	11	4.8	4.1	3.2	16	2 N	10	mistig
8	SW	2—4	29.75	29.756.0	12.5	6.9	6.9	4.0	16	4 N	10	Nebelwetter
12	Calm	—	29.74	29.755.7	14	7.4	7.3	4.0	16	1 N	10	grüster

9^h p. m. nach Beendigung der Aufnahmearbeiten in See gegangen und Fahrt zum Halsund angetreten. Zeitweise verursachen Treibeisinseln kleine Abweichungen von der Route. Südlich von Prince Charles Fjorden kein Eis mehr begegnet. 9^h a. m. in den Fleuve de Lys-Hafen eingelaufen, die Weiterfahrt jedoch gleich bewerkstelligt, da nichts Bemerkenswerthes in diesem verzeichnet wurde. Middle Hook-Hafen untersucht und aufgenommen. Viele Vogelherge befinden sich in diesem. Dampfschiff unternimmt Reconnaissancefahrt zur Van Mijens-Bai. Stets unverändert milbes Wetter.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer			Thermomet.		Wasser- temper.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II	Therm. am Barometer	trocken	nass					
Astron. Tag vom Dienstag den 26. auf Mittwoch den 27. Juli 1892.												
Vor Anker: Middle Hook Harbour.						In See: Halsund.						
Therm. Max.: 8.9. Min.: 6.0. Missw.: 14" W. Mittagsbest.: B. 77° 46' N. L. 15° 0.												
4	S	2—4	29.74	755.2	18.5	8.2	8.0	3.9	r	—	6—8	sehr tief hän-
8	S	2—4	29.77	755.9	13.2	7.6	7.1	4.0	r	—	4—6	gande Wolken
12	S	2—4	29.78	756.1	13.2	7.9	6.5	4.1	r	—	2—3	halb heiter
4	S	2—4	29.84	757.5	13	6.0	5.8	4.1	r	—	4—8	wieder lag-
8	S	2—4	29.84	757.9	13	6.8	6.1	4.0	r	—	6—8	ganz bewölkt.
12	S	2—4	29.87	759.5	14	6.0	6.6	3.9	r	—	10	ganz umzog.

Middle Hook-Hafen ausgelothet. Excursion mit Segelboot in die Reichebucht-Bai. In dieser liegt noch etwas Eis. Ergiebige Jagd auf Eiderenten und Gänse. Anhaltende südliche Brisen.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer			Thermomet.		Wasser- temper.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II	Therm. am Barometer	trocken	nass					
Astron. Tag vom Mittwoch den 27. auf Donnerstag den 28. Juli 1892.												
Vor Anker. Middle Hook Harbour.						In See: Belsund.						
Therm. Max. 6·8. Min. 3·0. Missw. 14° W. Mittagsbest. B. 77° 30' N. L. 15° 0'												
4	W	1—2	29·88	759·0	13	6·7	6·2	3·9	16	—	10	langsam
8	W	1—3	29·89	759·1	13·6	5·8	6·1	4	16	—	10	zunehmende
12	W	3—4	29·89	758·4	13	4·9	4·8	4	16	—	10	Bewölkung
4	W	4—6	29·84	758·0	13	3·8	3·7	1	16	—	10	sehrer Nebel
8	W	3—4	29·84	758·0	13·9	4·6	4·0	4	16	—	10	kalt u. un-
12	W	1—2	29·84	758·0	13·9	5·8	5·5	4	16	—	10	freundl. Wetter

Partien und Excursionen am Lande. Jagd- und Streifzüge. Bergbesteigungen und Aufbausearbeiten. Wind dreht nach W.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer			Thermomet.		Wasser- temper.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II	Therm. am Barometer	trocken	nass					
Astron. Tag vom Donnerstag den 28. auf Freitag den 29. Juli 1892.												
Vor Anker: Van Mijens-Bai.						In See: Belsund.						
Therm. Max.: 6·8. Min.: 5·5. Missw.: 14° W. Mittagsbest.: B. 77° 46' N. L. 16° 5' O.												
4	W	2—3	29·80	757·0	13·8	5·6	5·2	4	7	—	6—8	rasch weche.
8	SW	3—4	29·76	756·0	13·4	5·0	4·2	4	7	—	4—6	Bewölkung
12	W	3—4	29·72	755·0	13	5·0	1·2	4	7	—	8—6	bald ganz un-
4	S	1—2	29·72	755·0	13	4·9	4·6	4	7	—	8—10	zogen, bald
8	SSO	2—3	29·72	755·0	13	4·0	4·0	4	7	—	10	halbr. Firro.
12	SSO	4—7	29·72	755·0	13·2	5·2	5·0	4	7	—	6	SSO hohe frische Brisen

Fahrt in der Van Mijens-Bai. Renthierjagden am Lande. Seehundsjagden von den Booten aus. Unbeständiges Wetter.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer			Thermomet.		Wasser- temp.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II	Therm. an Barometer	trocken	nass					
Astron. Tag vom Freitag den 29 auf Samstag den 30. Juli 1892.												
Vor Anker: Van Mijens-Bai.						In See: Belound.						
Therm. Max. 5.6. Min. 1.8. Mässw. 14° W. Mittagebest.: B. 77° 45' N. L. 15° 6' O.												
4	SO	5—7	29.70	755.5	13.4	5.0	4.7	3	r	—	10	ganz mäßig
8	SO	6—7	29.77	756.2	13.2	5.0	4.6	4	r	—	10	kalt und
12	SO	5	29.80	757.0	13	4.8	4.7	4	r	—	10	untrenndt.
4	SO	4—5	29.85	757.9	12.8	4.0	3.6	1	r	—	10	Wetter
8	SO	2—3	29.86	758.0	13	3.1	2.0	4	r	—	10	teübe
12	SO	1—3	29.80	757.2	13.9	4.9	4.7	4	r	—	10	hüger SO- Wind

Ihre kön. Hohheit, Frau Prinzessin Aldagonda entdeckt die Braganga-Bay. Reconnoissen dahin. Vermessungsarbeiten. Austrohung des kleinen Hafens beim Cap Dom Miguel Gore Reuthierweiden sind überall in dieser Bucht zu treffen. Viele dieser Thiere fallen uns zum Opfer. Frischer SO-Wind.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer			Thermomet.		Wasser- temp.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II	Therm an Barometer	trocken	nass					
Astron. Tag vom Samstag den 30. auf Sonntag den 31. Juli 1892												
Vor Anker: Van Mijens-Bai und Frida-Halen.						In See: Westküste Spitzbergen und Storöfjör.						
Therm. Max. 5.0 Min. 3.2. Mässw. 14° W. Mittagebest. B. 76° 52' N. L. 16° 4 5' O.												
4	SO	3	29.96	758.0	12	3.8	4.6	3.9	r	—	8—0	langsam
8	Calm	—	29.90	759.3	12	4.2	4.3	3.9	r	—	6—7	aufbeiternd
12	Calm	—	29.93	760.0	11.5	4.5	4.0	3.8	r	—	4—5	schönes und
4	Calm	—	29.96	761.0	11	3.2	3.2	3.7	ll	—	3—4	klares Wetter
8	Calm	—	29.90	761.0	11.6	3.6	3.4	3.8	ll	—	2—4	die Bewolk
12	Calm	—	29.92	760.0	12	4.2	4.1	3.7	ll	—	6—7	nimm. zu

Heute noch längerer Zeit wieder Sonnenschein, nachdem die Sonne infolge dichter Bewölkung in den letzten Tagen unsichtbar war. Begegnung mit der englischen Jacht Thetis in der Einfahrt des Bel-Sundes. Fahrt zum Storöfjör. 8^h morgens Sudasoo dubliert, ohne Eis zu sehen. Viele Brecher in der Umgebung des Südeap, einige hiervon weit vorspringend, deuten auf die Unklarheit dieses Vorgebirges. Horn-Sund-Pick in seiner ganzen majestätischen Größe diesmal sichtbar. Windstille. Leichter See und W.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer		Thermomet.		Wasser- temper.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II	Therm. am Barometer	trocken					
Astron. Tag vom Sonntag den 31. Juli auf Montag den 1. August 1892.											
Vor Anker: —						In See: Storfjord.					
Therm. Max.: 4.5. Min.: 0.4. Missw.: 10° W. Mittagsbest.: B. 76° 31' N, L. 26° 0' 10".											
4	Calm	—	29.99	759.0	12.5	4.4	4.5	3.2	keine Föhnwind aus NW	5—6	theilweise heiter und freundlich
8	Calm	—	29.99	759.0	10.9	3.5	3.6	3		5	
12	Calm	—	29.86	758.0	10.5	2.8	2.9	0.3 1.6		5	
4	Calm	—	29.80	757.0	9.5	1.8	1.9	0.8 0.0		5	zunehmende Kälte
8	Calm	—	29.73	756.5	9.8	0.5	0.6	0.6		4—5	
12	Calm	—	29.81	757.0	10	1.9	1.2	1.0		—	5—6

Nachmittags gegen Whale Point auf Edgeland gesteuert. Strandede liegt überall unter der Küste bis auf 2—8 Meilen in See. Eine Untiefe in der Mitte des Storfjordes entdeckt und Fleck de Lys-Untiefe benannt. Mehrere Watrosse und zahlreiche Seebunde gesehen. Vorne Eiskante sichtbar. Die Aussichten, bis in den Hintergrund des großen Fjordes zu gelangen, schwinden. Bei Breite 77° 59' N auf das erste Packeis gestossen und nach kurzer Zeit zum festen Eiswall gerathen. Von dieser Breite an gegen N ist der Storfjord nach fest zugefroren, obwohl wir schon vorgerücktes Sommerdatum zählen. Längs der Eiskante südöstlich gedampft und hieselbst häufig in Eiswaden (Sackstößen des Flächeneises) gerathen. Windstille und theilweise schönes, aber sehr kaltes Wetter.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometere			Thermomet.		Wasser- temper.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II	Therm. am Barometer	trocken	nass					
Astron. Tag vom Montag den 1. auf Dienstag den 2. August 1892												
Vor Anker: —			In See: Barents-See, arktisches Meer.									
Therm. Max.: 2.1. Min. 0.7. Missw.: 4° O. Mittagsbest.: B. 73° 1' 10" N, L. 96° 0' 59" O.												
4	Calm	—	29.80	758.0	9	2.0	2.0	0.4	ib	—	6—7	kaltes, aber freundliches Wetter
8	N	2—4	29.98	759.0	8.5	1.5	1.6	0.2	ib	—	6—7	
12	NNW	3—4	29.99	760.0	8.2	0.4	0.3	0.0	ib	19ab	7—8	
4	NW	4—6	29.98	761.0	8.1	0.6	0.2	0.3	ib	19ab	8—9	zunehmende Bewölkung.
8	NW	4—5	30.09	762.0	8.2	1.0	0.4	0.3	ib	19ab	10	
12	NW	4—6	29.99	761.0	9.0	0.5	0.3	0.0	19ab NW	—	10	Wind frisch aus NW

Die Eiskante verläuft in den merkwürdigsten, unregelmäßigen Lagen, manchmal große Buchten bildend, manchmal schnurgerade Contouren aufweisend. Unzählgemalte Cours geändert und zeitweise mit treibenden Feldern in intensive Berührung gerathen. Im allgemeinen zieht das Eis der Barents-See südöstlich. Um Mitternacht freies Wasser erreicht und östlichen Cours eingeschlagen. Das Eis gelangt allmählich außer Sicht. Kältekaltes Wetter. Der NW-Wind weht direct vom Pack her. Leichtbewegte See. Stündliche Fahrt 10—5 Meilen. Große Deviationsänderungen beobachtet. James' Loth kontinuierlich im Wasser (Ausrich 10 Faden). Mehrere Lotungen mit Thompson-Loth vorgenommen. Strömung scheint hier sehr gering zu sein.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer			Thermomet.		Wasser- temper.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II	Thermo- am Barometer	trocken	nass					
Astro. Tag vom Dienstag den 2. auf Mittwoch den 3. August 1892												
Vor Anker: —			In See: Barents-See, Arktisches Meer									
Therm. Max.: 10. Min.: 0.0. Missw.: 12.5" O. Mittagsbest.: B. 75° 40' N. L. 60° 50' O.												
4	NW	4—6	29.89	759.6	9.0	0.5	0.5	0.0	b	—	10	ganz ungenies- bares
8	NW	4—6	29.86	758.2	8.5	0.8	0.7	0.1	b	—	10	kaltes, un- freundliches
12	NW W	4—6	29.80	757.1	8.3	0.4	0.4	0.1	b	—	10	Wetter
4	S	4—6	29.80	756.8	8.1	0.8	0.3	0.2	b	2 R	10	Regen
8	SW	4—6	29.72	755.0	8.2	0.2	0.2	0.1	b	1 R	10	trübt
12	S	4—6	29.61	752.9	9.5	0.3	0.3	0.2	b	$\frac{1}{2}$ R $\frac{1}{2}$ R	10	frischer Wind

Im Course G, 240 Meilen zurückgelegt. Frischer NW-, später SW-Wind beschleunigt die Überfahrt. Fliegende Fock beigelegt. Der Seegang nimmt zu. Große Rollbewegungen. Sichtlink in N. Tiefe Wassertemperaturen beobachtet. Dichtes Gewolk. Den Ort der Sonne bemerkt man erst nach längerem Suchen durch einen um ein Geringeres lichteren Kreis am Firmament. Jakobsen meint, dass wir Cap Nassau, auf welches unser Cours gerichtet ist, das Eis halber nicht erreichen werden. Zahlreiche aufsteigende Nebelhänge beobachtet.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer			Thermomet.		Wasser- temper.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II	Therm. am Barometer	trocken	nass					
Astro. Tag vom Mittwoch den 3. auf Donnerstag den 4. August 1892.												
Vor Anker: Gwadarow- oder Nordenskjöld-Bucht. In See: Novaja Zemlja-Meer.												
Therm. Max.: 4.0. Min.: 0.2. Missw.: 16.0. Mittagsbest.: B. 75° 18' N. L. 57° 10' O.												
4	N S	4—5 6—7	29.66	763.1	9.5	1.0	1.0	0.7	b	2 R 1 N	10	Nebel und
8	S	5—6	29.68	765.9	9.2	2.0	1.9	0.8	b	3 R 1 N	10	heftiger Sprühregen
12	SSW	6—8	29.69	764.0	8.0	2.5	2.6	1.0	fb	2 N	10	zunehmender
4	SSW	6—9	29.78	766.2	6.0	2.3	2.6	1.2	fb	2 N	10	Wind und
8	SSW	8—9	29.82	767.5	9.2	2.3	2.4	1.5	fb	2 N	10	kaltes, sehr unfreundlich.
12	SSW	8—9	29.82	768.0	10.2	2.3	2.4	1.9	fb	2 N	10	Wetter

Des zunehmenden Nebelwetters wegen, welches das directe Anlaufen von Cap Nassau erschwert, setzen wir in Cours auf die Gwadarow-Bucht. Gegen 10^h p. m. ruht James' Lotmaschine die Nähe der Lande, ohne dass wir noch Land erblicken. Bei einer geringen Leuchtung des Nebels um 11^h p. m. sehen wir uns gerade vor der Einfahrt der Bai, worauf auf die Mitte derselben abgehalten wird. Kurz nach Mitternacht, nach vorsichtiger Auslothung des anliegenden Wassers, im Gwadarow-Hafen geankert.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer			Thermomet.		Wasser- temper.	Zustand der See	Nieder- schlag	Gewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II	Therm. am Barometer	trocken	nass					
Astron. Tag vom Donnerstag den 4 auf Freitag den 5. August 1892.												
Vor Anker: Gwadschew-Bucht und Cap Nassau, Barents-Inseln. In See: Novaja Zemlja-Meer												
Therm. Max: 6·1. Min: 3·2. Missw.: 17° O. Mittagsbest.: B 76° 20' N, L. 61° 0' O												
4	SW	7-8	29·80	757·0	10·0	4·0	4·0	2·6	r	—	10	kalter SW Wind
8	SW	6-7	29·80	767·0	9·8	4·0	4·0	2·0	r	$\frac{1}{2}$ R	10	leicht Regen
12	SW	7-4	29·80	767·0	9·5	3·8	3·8	1·8	lb	—	10	zeitw. Nebel
4	SW	4-4	29·85	758·0	9·5	3·4	3·5	1·5	b	$\frac{1}{2}$ R	10	wüstig
8	SW	1-2	29·88	759·0	10·0	4·1	4·1	1·0	b	2 N	10	düster droh
12	O	2-3	29·93	760·1	10·5	5·0	5·0	1·0	lb	—	10	Wetter

Einige Streifzüge am Lande vorgenommen und einen Theil der Bucht aus-
geklüftet. Zwei umliegende Anhöhen bestiegen. Um Mitternacht Fabel am Cap Nassau
angestiegen. Längs der Küste nordwärts gesteuert und ohne Hindernisse die Buckeligen
Inseln, später Cap Petersen und die Barents-Inseln, endlich auch Cap Nassau
erreicht. Vermessungsarbeiten. Fliegende Aufnahmen von Bord aus bewerkstelligt;
bedeutende Fehler in der Karte constatirt. Lebensmitteldepot am Lande gesucht. Ein-
zelnder Eiszug. Mistiges Wetter.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer		Therm. am Barometer	Thermomet.		Wasser- temper.	Zustand der See	Nieder- schlag	Gewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II		trocken	nass					
Astron. Tag vom Freitag den 5. auf Samstag den 6. August 1892.												
Vor Anker: Cap Nassau.						In See: Novaja Zemlja-Meer.						
Therm. Max: 5·6 Min: 1·1. Missw: 14° O. Mittagsbest.: B. 74° 35' 5" N, L. 64° 8' 8" O.												
4	Östlich	1—2	29·92	760·0	10·5	4·9	4·7	0·6 0·6 0·8	lb	$\frac{1}{2}$ R	10	ganz bewölkt
8	Östlich	1—2	29·94	760·5	10·2	3·2	3·0	1·0	b	4 N	6—8	kalte, östliche Brise
12	Östlich	1—2	29·95	761·0	10·0	1·3	1·0	1·0	b	4 N	6—7	nebelig
4	Östlich	2—3 3—4	29·92	762·0	9·9	1·2	1·0	1·2	lb	$\frac{1}{2}$ E	4—5	langsam auf- heiternd
8	Östlich	4—5	30·01	762·5	10·0	2·8	2·0	1·8	lb	—	2—3	im O Nebel, im W reine Luft
12	Östlich	5—6	30·04	763·0	10·0	4·3	4·0	2·0	lb	—	0—1	frische, wolkenlos Nebel im O

Bis 2½ p. m. die Lebensmitteldepots des Expeditionsschiffes *Tegetthoff* resultatlos gesucht, hiernach zu Nord geeilt, da rasch heranziehendes Eis die Jacht zwingt, Anker zu lichten. Die westliche Barents-Insel hat unklare Küsten, die östliche bietet bessere Ankerplätze. Strömung zwar wahrgenommen, doch musste diese lauwarm sein, da sie jeden Augenblick die Richtung änderte. Nachmittags 3½ Abfahrt. Die Küste bis Cap Petersen und bis zur Pankratjef-Insel deutlich gesehen, hiernach infolge rasch einfallenden Nebels kein Land mehr in Sicht. Cours etwas weiter weg vom Lande genommen. Admiraltäts-Halbinsel und Cap Speedwell eine kurze Zeit hindurch gesichtet, da Nebel sich etwas hob. 170 Meilen in verschiedenen südwestlichen Course parallel zur Küste zurückgelegt. Der Ostwind frischt und beginnt die Atmosphäre zu säubern. Wassertemperatur trotz Mangel an Eis sehr tief.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer		Therm. am Barometer	Thermomet.		Wasser- temper.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II		trocken	nass					
Astron. Tag vom Samstag den 6. auf Sonntag den 7. August 1892.												
Vor Anker: Matotschkin Schar, Allgläubigen-Bucht. In See: Novaja Zemlja-Meer.												
Therm. Max.: 4·6. Min.: 2·2. Missw.: 14" O. Mittagsbest.: B 73° 16' N. L. 64° 5' O.												
1	Östlich	6—6	30·00	763·5	10·9	4·4	4·3	3·1	1b	—	1—3	leichter Nebel, frisch, kälter
3	Östlich	6—6	30·05	763·0	10·5	4·2	4·1	2·2	1b	—	1—2	Ostwind, Nebel in O
12	Östlich	6—6 6—7	30·04	763·0	10·4	4·0	4·0	2·4	1b	—	1—2	hebt sich ganz heiter
4	Östlich	6—6	30·02	763·0	10·0	3·4	3·2	2·4	1b	—	1—2	klar, Himmel
6	Östlich	6—7	30·03	762·8	10·0	3·2	3·1	2·8	1b	—	1—2	Temperatur der See steigt
12	Östlich	6—6	30·02	762·5	11·2	4·0	3·9	3·0	1b	—	1—2	langsam

Im Laufe des Nachmittags näher zur Küste gesteuert und mehrere Buchten deutlich gesichtet; alle sind ausnahmsweise vollkommen eisfrei. 2½ p. m. Sackoj-Nuss doubliert und zum Matotschkin Schar gewendet. Um Mitternacht Anker los in der Allgläubigen-Bucht. Vereinigung mit dem hierher bestellten Kohlen-schiffe. Vorbereitung für die Kohlenüberschiffung getroffen. Sehr guter Ankergrund, schöne Tiefen und kein Eis gefunden. Wind frischt beständig.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer		Therm. am Barometer	Thermomet.		Wasser- temper.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II		trocken	nass					
Astron. Tag vom Sonntag den 7. auf Montag den 8. August 1892												
Vor Anker: Matotschkin Schar. In See. —												
Therm. Max. 5·3. Min. 3·9. Missw. 14° O. Mittagshest.: B. 73° 16' N. L. 64° 5' O.												
1	Östlich	6—6	29·90	762·0	11	3·0	4·0	3	1b	—	—	ganz heiter
3	Östlich	6—6	29·90	761·5	11	4·8	4·7	3·2	1b	—	0—1	gedröhrt, leicht
12	Östlich	6—6	29·92	760·0	10·8	4·9	4·2	3·2	1b	—	1—3	Wind aus O
6	Östlich	6—7	29·90	760·2	10·5	4	4	3·4	2b	—	1—2	Bewölkung
9	Östlich	6—7 7—8	29·88	759·0	10	4	4	3·2	1b	—	4—5	regnet zu
12	Östlich	6—7	29·84	758·0	10	6·1	5	3·1	1b	1 R	6—8	Regenwisch

Ostwind steigert sich zum Sturm. Bedeutender Seegang im Hafen. Zweiten Anker geworfen. Maschine dampfklar gehalten. Ankergrund hiebt vorzüglich Kohlenüberschüttung durch das O-Wetter verzögert. Am Lande sind Samojesen-Ansiedlungen sichtbar.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer			Thermomet.		Wasser- temper.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II	Therm. am Barometer	trocken	nass					
Astron. Tag vom Montag den 8. auf Dienstag den 9. August 1892.												
Vor Anker: Matoteenkin Schar.						In See: -						
Therm. Max: 6° 9 Min.: 4° 0. Miesw.: 14° 0. Mittagsbest.: B. 75° 15' N, L. 64° 5' O.												
1	Östlich	8-10	29.82	757.5	11.3	4-9	4.7	3	1b	4 R	8-10	heft. Regenf.
8	Östlich	8-10	29.81	757.0	11	4-8	4.7	3	1b	4 R	10	Sturmstürmer
12	Östlich	8-10	29.71	756.2	10.9	4-7	4.3	3	1b	4 R	10	Wind aus O
4	Östlich	8-10	29.64	753.0	10.8	4-2	4.0	3	1b	4 R	10	Böen aus O
8	Östlich	8-10	29.61	752.0	11	5-2	3.0	3	1b	2 R	10	dicht Bewölk.
12	Östlich	6-8 8-9	29.60	751.5	12	5-0	3.0	3	1b	1 R	10	Wind nimmt etwas ab

Stärke des Windes wächst. Kohlenüberschüttung findet auch heute nicht statt. Heftiger Reganfall tagsüber. Die Bucht bietet bei O-Wind nur wenig Deckung.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer		Thermomet.		Wasser- temper.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen	
			I	II	Therm. am Barometer	trocken						nass
Astron. Tag vom Dienstag den 9. auf Mittwoch den 10. August 1902.												
Vor Anker. Altgläubigen-Bucht.						In See: —						
Therm. Max: 6° 2. Min: 4° 4. Miesw.: 14° 0. Mittagsbest.: B. 73° 15' N. L. 64° 5' O.												
4	ONO	6-7	29.60	751.5	12	5.8	5.5	3	1b	2 R	6-8	Abwechselnd
	ONO	7-9										ganz bewölkt
8	ONO	9-10	29.58	751.2	11.8	5.3	5.2	3	1b	1 R	8-10	
12	ONO	7-8	29.58	751.0	11.8	5.0	5.2	3	1b	3 R	4-10	u. regnerisch
4	NO	6-8	29.59	751.0	11.3	4.9	4.7	3	1b	2 R	3-9	dann w. hefter
8	ONO	3-4	29.59	751.0	11.2	4.9	4.6	3	1b	1 R	8-10	stets sturm-
12	ONO	3-4	29.63	753.2	12.5	5.0	5.0	3	1b	1 R	6-8	artig wehend.
												ONO-Wind

Windstöße bis zur Stärke 10. Bedeutender Seegang mit Eis-ht. Im Laufe der Nacht baut der Wind. Kohlenüberschüttung begonnen. Ansiedlungen der Samojesen am Lande besucht. Aufholungsarbeiten durchgeführt.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer			Thermomet		Wasser- temper.	Zustand der Eise	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II	Therm. am Barometer	trocken	nass					
Astron. Tag vom Mittwoch den 10. auf Donnerstag den 11. August 1892.												
Vor Anker: Starowerskaja Guba, in See: Matotschkin Schar, Beluschin-Bucht.												
Therm. Max.: 6 1. Min.: 4 2. Missw.: 11° C. Mittagshöhen: B. 78° 15' N. L. 56° 45' O.												
4	NW	2-4	29.68	753.9	12.8	6	5.6	3	r	—	5-6	sehr wenig
8	NW	1-2	29.70	754.2	12.6	5.0	5.5	3	r	—	5-6	aufheiternd
12	Calm	—	29.71	754.5	12.9	5.0	4.9	2.8	r	—	5-6	ziemlich klar
4	Calm	—	29.63	753.9	12.9	4.9	4.7	2.8	r	—	5-6	rasch wechselnde Bewölkung
8	Calm	—	29.59	751.0	12.9	4.7	4.3	2.8	r	—	5-8	
								2.1				
12	Calm	—	29.64	752.8	12.9	5.8	5.3	2.0	r	28.0	6-10	
								1.2				

Nach Beendigung der Kohleneinschiffung die Fabel durch den Matotschkin Schar aufgenommen. Großartige landschaftliche Scenerien, wildromantische Panoramen. Fliegende Aufnahmen des Schars bewerkstelligt. Von der Beluschin-Bucht an gegen O ist der Schar noch zugefroren und auch die Kara-See ist noch mit schwerem Eis bedeckt. Bei Rückfahrt heftiges Schneegestöber. Die Fahrt zeitweise eingestellt und Weiterbesetzung abgewartet. James' Loth zeigt mehrere seichte Stellen im Canal an. Wassertemperatur in der Nähe der Eiskante im Schar 1-2° ober Null.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer			Thermomet.		Wasser- temper.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II	Therm. am Barometer	trocken	nass					
Astron. Tag vom Donnerstags den 11. auf Freitag den 12. August 1892												
Vor Anker: —			In See: Westküste Novaja Zemlja.									
Therm. Max. 5 9. Min. 2 1. Missw.			12 5° C. Mittagshöhen: B. 71° 21' S. L. 57° 10' O.									
4	W	1-3	29.61	752.8	12.8	5.0	4.5	0.9	r	3; 80h	8-10	heftiges Schneegest.
								2.0				
8	W	1	29.63	753.0	12.9	4.5	4.7	2.5	1b	1 B	8-10	regnerisch
12	SW	3-6	29.59	750.3	11.8	4.3	3.9	2.2	b	1 B	8-10	nunzugen
4	S	1	29.54	755.3	11.9	4.0	3.6	3.0	b	1 B	8-10	und Trübe
8	SW	4	29.50	753.6	11.2	4.0	3.5	3.0	1b	1 B	8-10	heft. Regen
12	W	3-1	29.52	758.9	13.5	4.5	2.0	3.0	1b	1 B	8-10	Nebel Horiz.

Bei Rückkunft in die Allglaubigen-Bucht ein russischer Fischerboot in derselben angetroffen. Anschaffung einiger Artikel. Holz und Wasser eingeschiff. 30 Jo in Schutts verladen und längs der Küste südlich gesteuert. Um Mitternacht die Duao-Bai erreicht. Wassertemperatur steigt. Heftige Regenschauer, welche zeitweise die Aussicht auf das nur wenige Meilen entfernte Land benehmen. Die Küste bietet einen trostlosen Anblick. Der Kostin Schar und das Gängeland sind jenen Breiten bar. Die Mittag 172 Meilen in südlichen Course zurückgelegt. Keinen Strom wahrgenommen. Die Küste ist, nach den vielen Beobachtern zu urtheilen, an mehreren Stellen unklar und muss jedesmal überall mit Vorsicht angefahren werden.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer			Thermometer		Wasser- temper.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II	Therm. am Barometer	trocken	nass					
Astron. Tag vom Freitag den 12. auf Samstag den 13. August 1892												
Vor Anker: — In See: Westküste Novaja Zemlja, Westküste Wajgatsch.												
Therm. Max.: 8·1. Min.: 3·8. Missw.: 16° O. Mittagsbest.: B. 69° 39' N. L. 60° 0'.												
1	W	2-4	29·08	761·5	13	8·9	8·8	3·0	1b	—	10	ganz umhüll.
5	NW	1-3	30·08	764·0	13·5	5·9	5·8	2·5	1b	—	10	Firnament
12	SW	1-3	30·16	766·0	13·5	6·2	6·0	2·7	1b	—	10	
4	Calm	—	30·16	766·0	13·2	7·0	6·7	1·0	r	—	10	sehr drohendes
8	Calm	—	30·17	766·0	13·0	7·2	6·8	2·9	r	—	10	unfreundl. Wetter
12	Calm	—	30·17	766·0	13·0	7·9	7·6	3·3	r	—	10	trübe

Länge S.-Küste von Novaja-Zemlja und der Insel Wajgatach zur Jagot-
Straße gedampft. Zu Mittag in Chabarowa ankert. Hoher Barometerstand.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer			Thermomet.		Wasser- temper.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II	Therm. am Barometer	trocken	nass					
Astron. Tag vom Samstag den 13. auf Sonntag den 14. August 1892.												
Vor Anker: Chabarova.						In See: Barents-See.						
Therm. Max.: 9° 0. Min.: 5° 5. Missw.: 16° O. Mittagsbest.: B. 69° 43' N. L. 57° 50' 11												
1	NO	1—2 3—4	30 12	765 2	14	8·9	8·5	4	r	—	6—8	aufheiternd
5	NO	5—6	30 08	764 0	13·9	9·0	8·1	4	1b	—	4—5	ziemlich klar
12	NO	5—6	30 00	762 0	13·8	6·9	6·6	4·2	1b	—	3—4	beller
4	NO	5—6	29 96	761 0	14	6	6	4·1	1b	—	4—5	Sonnenschein
8	NO	5—7	29 99	760 2	14 2	5·9	6	3 3	1b	—	6—8	frischer
12	NO	5—7	29 90	759 2	14 4	7 1	6	5·4	1b	—	5—6	NO-Wind

Besuch der Ausstellungen am Lande. Erfolgreiche Jagd auf Bekassinen. Holz-
und Wasservorrath ergänzt. 8^u p. m. Abfahrt und Rückreise nach Norwegen an-
getreten. Frische NO-Brisen begünstigen die Heimreise.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer		Thermomet.		Wasser- temper.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen	
			I	II	Therm. am Barometer	trocken						nass
Astron. Tag vom Sonntag den 14. auf Montag den 15. August 1892												
Vor Anker:						In See: Barents-See.						
Therm. Max. 7° 0' Min. 5° 8' Miesw.: 100° 0' Mittagsbest.: B 70° 10' N, L. 46° 20' O.												
4	NO	5—6	29.94	760.4	15.2	6.9	6.6	6.9	1b	—	6—6	halb heiter
8	NO	6—7	29.95	761.0	14.5	6.9	6.8	5.9	1b	—	5—6	zeitweise
12	NO	5—6	29.95	761.0	14.5	6.5	6.2	6.0	b	—	6—6	leichter Nebel
4	NO	5—7	29.96	763.0	14.2	6.4	6.2	6.2	b	—	6—6	frischer
8	NO	5—7	29.96	761.0	14.4	5.2	5.8	6.2	b	—	5—6	Ntl-Wind
12	NO	1—5	29.96	761.0	15.8	6.2	6.0	6.4	b	—	5—6	leichte Trüb.

Die Insel Matrojel gesichtet 11—12 Meilen Fahrt stündlich mit Zuhilfenahme der liegenden Euck, welche der Fahrt bei der hohen See auch zu ruhigen Bewegungen verhilft, 960 Meilen im Course W 2. N zurückgelegt steigende Temperaturen.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer		Therm. am Barometer	Thermomet.		Wasser- temper.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II		trocken	nass					
Astron. Tag vom Montag den 15. auf Dienstag den 16. August 1892.												
Vor Anker: --						In See: Barents-See.						
Therm. Max.: 8° 2. Min.: 6° 3. Miesw.: 20° 0. Mittagsbest.: B 71° 20' N, L. 34° 30' O.												
4	NO	1—4	29.98	761.0	16.8	6.8	6.1	6.4	b	--	6—8	zunehmende
8	Calm	—	29.96	761.0	15.7	6.4	6.3	6.5	1b	—	8—8	Bewölkung
12	SO	1	29.95	760.5	15	7.3	7.1	6.8	1b	—	7—8	leichter Nebel
4	SO	2—4	29.94	760.5	15	7.4	7.3	7.0	1b	—	5—8	leichter Nebel
8	SO	12—6	29.93	760.0	15.2	7.4	7.1	7.0	b	—	8—10	beginnende
12	SO	5—7 4—5	29.92	760.0	16	8.2	8.1	7.1	b	--	4—6	starke Trübung

Rasche Fahrt westwärts. Quersagel geführt. Zeitweise Wale gesichtet.
Fahrt im Lte.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer			Thermomet.		Wasser- temper.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II	Therm. am Barometer	trocken	nass					
Astron. Tag vom Dienstag den 16. auf Mittwoch den 17. August 1892.												
Vor Anker: Hammerfest.						In See: Nordküste von Norwegen.						
Therm. Max.: 11° 0. Min.: 8° 2. Missw.: 6° W. Mittagsbest.: B. 70° 40' N., L. 29° 40' O.												
4	SO	4—6	29·92	760·0	10	8·9	8·7	7·2	b	—	6—10	stark zunehm.
8	SO	4—5 6—7	29·90	759·6	15·8	8·0	7·8	7·9	b	—	8—10	Bewölkung
12	SO	3—4 1—2	29·89	759·2	15·6	7·2	7·0	8·0	b	—	10	sehr bewölkt
4	Calm	—	29·89	759·0	15·2	6·9	6·8	8·1	lb	—	7—8	Bewölkung nimmt ab
8	Calm	—	29·88	758·6	15·8	8·3	7·9	8·2	lb	—	3—4	heut., prächt-
12	Calm	—	29·86	758·5	18·2	10·9	10·4	9·0	r	—	0—1	volles Wetter

Gang auf das Nordcap. Bei Annäherung in Norwegen Wind stehend, um Mitternacht ganz lullend. Bei heiterem, schönem Wetter um 4^h a. m. Nordcap dwars. 100 a. m. in Hammerfest geankert.

Stunden	Wind- richtung	Wind- stärke	Barometer			Thermomet.		Wasser- temper.	Zustand der See	Nieder- schlag	Bewöl- kung	Witterungs- verhältnisse im allge- meinen
			I	II	Therm. am Baromet.	trocken	nass					
Astron. Tag vom Mittwoch den 17. auf Donnerstag den 18. August 1892.												
Vor Anker: Hammerfest und Tromsø. In See: Finnmarken-See und Fjorde.												
Therm. Max.: 21° 0. Min.: 12° 0. Missw.: 6° W. Mittagsbest.: B. —, L. —												
4	Calm	—	29·86	758·6	18	14	13·9	9·0	r	—	—	ganz heiter
8	Calm	—	29·87	758·7	20	16	15·8	9·0	r	—	1	wolklos
12	Calm	—	29·87	758·9	17·9	14	13·1	10·2	r	—	1	warme
4	Calm	—	29·91	760·0	18	13·9	12·7	10·4	r	—	—	Witterung
8	Calm	—	29·92	760·0	17·2	14·9	14·3	10·6	r	—	1	schönes
12	Calm	—	29·92	760·0	25	20·0	20·0	10·9	r	—	—	Wetter

4^h p. m. Abfahrt von Hammerfest. Am Kaisertage, 18. August, um 4^h a. m. Ankunft in Tromsø und Abschluss der zweiten arktischen Reise. Ende der meteorologischen Aufzeichnungen.

Barry, Richard Rr von

Zwei Fahrten in das nördliche Eismeer nach Spitzbergen und Novaja Zemlja
unternommen v. S. K. H. Prinz Heinrich v. Bourbon, Graf v. Bardi, an Bord
d. österr. Jachten 'Fleur de Lys I u. II' d. k. u. k. Jacht-Geschwaders in
den J. 1891 u. 1892

Pola 1894

It.sing. 46 m

urn:nbn:de:bvb:12-bsb00072435-2